BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 marca 1936 r. | NR. 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Narada gospodarcza

Narada Gospodarcza, która odbyła się w Warszawie w dniach 28 lutego — 2 marca b. r. znalazła żywy oddźwięk na łamach prasy codziennej i wydawnictw perjodycznych fachowych, jednak w ocenie tak prac przygotowawczych do Narady, jak jej przebiegu i wyników zaistniały poważne rozbieżności. Jeśli z jednej strony dają się słyszeć głosy krytyczne, kwestjonujące wogóle celowość i potrzebę narady Rządu ze sferami gospodarczemi w tej formie, jak to miało miejsce, to z drugiej strony nie brak wyrazicieli poglądów, że Narada Gospodarcza już wydała rezultaty pozytywne i ma stanowić punkt zwrotny w kształtowaniu się naszego położenia gospodarczego.

Wydaje się, że ustalenie prawidłowego poglądu na Naradę Gospodarczą nie da się osiągnąć bez ścisłego powiązania jej genezy z całokształtem prac Rządu w dziedzinie gospodarczej. Jeśli się weźmie pod uwagę, że naczelnem zadaniem, jakie Rząd obecny wysunął po objęciu władzy, było przeprowadzenie prac w zakresie zrównoważenia budżetu, to jasnem się stanie, iż w chwili przejścia tej pracy w stadjum końcowe na terenie parlamentu, na pierwszy plan wysunęły się zagadnienia najściślej związane z ożywieniem życia gospodarczego. Pociągnęło to za sobą konieczność opracowania planu działania w oparciu o dokładne dane, odzwierciedlające nasze obecne położenie gospodarcze.

Przemówienia programowe przedstawicieli Rządu oraz przedstawicieli poszczególnych dziedzin życia gospodarczego podczas otwarcia Narady, a dalej źródłowo opracowane referaty, wygłoszone na komisjach, jak również obszerna dyskusja, jaka na tle tych referatów się wywiązała, niewątpliwie odtworzyły z całą dokładnością obecny stan naszego położenia gospodarczego ze wszystkiemi jego ujemnemi, a nieraz wprost katastrofalnemi zjawiskami. Stwierdzić więc należy, że w ten sposób cel podstawowy Narady Gospodarczej, polegający na dokładnem zorjentowaniu się w położeniu, został w całej pełni osiągnięty.

Dalsze stadjum prac Narady Gospodarczej sprowadzające się do ustalenia wspólnych tez i zaleceń, wynikłych z referatów i dyskusji, a mających za cel opracowanie wytycznych dla dalszej pracy, siłą rzeczy kształtować się musiały w sposób bardziej skomplikowany. Zdawać bowiem należy sprawę z tego, że w obradach wzięli udział przedstawiciele dziedzin gospodarczych, których interesy w wielu wypadkach kolidują ze sobą. Naprzykład interesy rolnictwa w tak zasadniczej sprawie, jak akcja oddłużeniowa, nie są zgodne z interesami handlu i przemysłu, działalność przedsiębiorstw państwowych nieraz narusza interesy rolnictwa, przemysłu i handu, bankowość państwowa koliduje z bankowością prywatną, spółdzielczość pod niektóremi względami wkracza w zakres działalności handlu indywidualnego i t. d. Łatwo zrozumieć, że w tych warunkach nie można było oczekiwać osiągnięcia jednolitej opinji wszystkich czynników gospodarczych i to we wszystkich dziedzinach. Stwierdzić jednak należy, że w wyniku Narady Gospodarczej uzgodniono poglądy na cały szereg bardzo poważnych zagadnień, co do których poprzednio rozbieżność wydawała się być niepokonana. Przejawienie przez rolnictwo, przemysł, handel, bankowość i rzemiosło

solidaryzmu gospodarczego w skali państwowej jest drugiem osiągnięciem Narady Gospodarczej o poważnem znaczeniu.

Ponieważ wielokrotnie podkreślaną intencją Rządu było pozyskanie dla współpracy nad naprawą gospodarczą czynnika społecznego, nie należy wątpić, iż sformułowane przez ten czynnik poglądy wzięte będą poważnie pod uwagę. Co więcej, z niektórych oświadczeń przedstawicieli Rządu tak w czasie Narady jak i poprzednio wynikło, że czynnik społeczny będzie powołany do współpracy w realizacji planów rządowych w walce z kryzysem, zwłaszcza w tej ich części, które tak wszechstronnie naświetlone zostały podczas Narady. Zaznaczyć przytem wypada, iż znaczna ilość postulatów, sformułowanych w wyniku dyskusji, jak wnioskować można z oświadczeń przedstawicieli poszczególnych resortów rządowych, na tyle dojrzało już do realizacji, że wprowadzenie ich w życie nie nastręczałoby już większych trudności. Pozyskanie przez Rząd współpracy czynnika społecznego mieć będzie jeszcze i ten rezultat, że przyczyni się poważnie do podniesienia aktywności w łonie sfer gospodarczych, czyniąc je współodpowiedzialnemi za realizacją programu naprawy, opartego w znacznej części o wysunięte przez nie postulaty.

Na zakończenie uwag powyższych pragnęlibyśmy w kilku słowach poruszyć zagadnienia, związane z rozwojem działalności gospodarczej na odcinku handlu zagranicznego.

Pomimo, że w programie Narady Gospodarczej sprawy morskie w ścisłem znaczeniu tego pojęcia nie były poruszane, to jednak stwierdzić należy, że z uwagi na to, że ponad 70% obrotów handlu zagranicznego polskiego odbywa się drogą morską, niemal wszystkie problemy, poruszone w referatach i podczas dyskusji nad zagadnieniami handlu zagranicznego Polski, w ten lub inny sposób wiązały się z handlem, korzystającym z drogi morskiej a tem samem wzbudzać musiały najżywsze zainteresowanie sfer gospodarczych, pracujących na odcinku morskim.

W wyniku dyskusji ustalonem zostało, że przy istniejących ograniczeniach w handlu międzynarodowym, osiągnięcie postępu w dziedzinie polskiego handlu zagranicznego możliwem jest przedewszystkiem w drodze wzmożenia wzajemnych obrotów towarowych z poszczególnemi krajami z uwzględnieniem zasady, iż państwa posiadające z Polską czynne salda w bilansie płatniczym, powinny ułatwić jej wywiązanie się z zobowiązań przez zabezpieczenie jej odpowiedniej nadwyżki w obrocie towarowym. Ustalona w ten sposób zasada ściśle wiąże się w stadjum wykonawczem z usługami, jakie przypadają na aparat portowy i transportu morskiego, przy realizacji tranzakcyj handlowych zawartych pomiędzy kontrahentami polskim i zagranicznym. W miarę wzmożenia udziału bandery polskiej w transporcie towarów w obrotach handlowych Polski z krajami zagranicznemi, wzmagać się będą korzyści dla strony polskiej.

Ważnem jest również dla możliwości rozwoju portu gdyńskiego w kierunku jego uprzemysłowienia ustalenie zasady, że wszelkie surowce i półfabrykaty, używane w obrocie uszlachetniającym powinny być automatycznie zwalniane od cła i innych opłat przywozowych bez badania i dodatkowych formalności. Wprowadzenie w życie tego w pierwszym rzędzie odbić się może pomyślnie na dążeniach do rozbudowy w Gdyni zakładów przemysłowych, opartych na surowcach zagranicznych.

Niezmiernej wagi dla rozwoju portu gdyńskiego w dziedzinie handlu zagranicznego są uchwalone tezy, zmierzające ku wytworzeniu warunków stałości w polityce handlu zagranicznego. Stwierdzenie konieczności koncentracji decyzji naczelnej na daleką metę i możliwie daleko idącej decentralizacji funkcyj wykonawczych, w całej rozciągłości pokrywa się z dezyderatami wielokrotnie wysuwanemi przez gdyńskie sfery gospodarcze.

W odniesieniu do dalszych tez, dotyczących środków intensyfikacji wywozu na szczególną uwagę zasługują stwierdzenia konieczności uporządkowania techniki dysponowania temi środkami, ustalenia hierarchji potrzeb w zakresie popierania eksportu oraz zagadnienia pomocy kredytowej dla eksportu z uwzględnieniem rozszerzenia i uprzystępnienia gwarancyj Skarbu Państwa dla kredytów eksportowych.

Całkowicie zgodnie z postulatami sfer gospodarczych, skoncentrowanych dookoła naszej zby wypadły tezy, dotyczące standaryzacji artykułów rolniczych, eksportowanych z Polski, uporządkowania tranzakcyj kompensacyjnych, a p a r a t u clearingowego i t. p.

Na osobna wzmiankę zasługuje podkreślenie w tezach, uchwalonych podczas Narady, konieczności odpowiedniego szkolenia młodych handlowców w zakresie handlu zagranicznego przez wysyłanie ich na studja zagranicę. Akcję w tym kierunku, jak wiadomo, w pierwszym rzędzie prowadzą instytucje i firmy zatrudnione w porcie gdyńskim.

Pozostawiając do osobnego omówienia podniesionej podczas Narady sprawy powo-

łania Specjalnej Komisji do zbadania zagadnienia obecnie obowiązujących taryf celnych, uważamy za konieczne wspomnieć o zapowiedzi ze strony Pana Ministra Przemysłu i Handlu powołania Specjalnej Komisji do spraw morskich. Spodziewać się należy, że Komisja ta będzie mogła rozpatrzeć całokształt naszych zagadnień morskich, nieraz bardzo skomplikowanych i przez to wymagających specjalnej znajomości rzeczy, i rozstrzygnąć wiele zagadnień specyficznie morskich, które siłą rzeczy nie mogły znaleźć miejsca w ramach Narady Gospodarczej.

L. G.

Działalność Polskich Towarzyswł Żeglugowych w roku 1935

Po omówieniu w Nr. 4 ogólnych wyników pracy polskiej floty handlowej p. t. „Działalność polskiej floty handlowej w roku 1935 w ujęciu statystycznem" pozostaje scharakteryzować w liczbach pracę poszczególnych żeglugowych towarzystw.

Żegluga Polska, S. A. przewiozła ogółem 614.228 ton towarów, wobec 381.908 t. w roku 1934. Z tej ilości przypadło na linje regularne 221.640 ton (1934: 189.571 t.), to znaczy, że przyrost ilościowy ładunków na linjach regularnych był mniej znaczny niż na trampach, wszakże był pokaźny, wynosząc około 17%. Przypisać to należy nietylko zwiększeniu ilości ładunków na istniejących linjach, lecz również zaprowadzeniu nowych linij: wschodnio-szwedzkiej, południowo - wschodnio bałtyckiej, lewantyńskiej i południowo - amerykańskiej, w której Żegluga Polska partycypowała jednym statkiem.

Linja wschodnio - szwedzka pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Stockholmem i Norrköping pracowała od początku roku statkami: szwedzkim Haneström V, później polskim „Tczew" i wreszcie norweskim „Hundvaag", utrzymując odjazdy 10—14 dniowe. W drugiej połowie roku odjazdy tej linii zostały uzgodnione z linją bałtycką szwedzkiej linji amerykańskiej (s/s „Marieholm").

Linia południowo - wschodnio bałtycka z Gdyni/Gdańska do Kłajpedy i Rygi, z zawijaniem również do Liepaji (Libawy) została uruchomiona w sierpniu, z odjazdami 14-dniowemi. Na linji kursował zafrachtowany w time charter szwedzki s/s „Falken".

Linja lewantyńska uruchomiona została we wrześniu jednym motorowcem („Lewant") i jednym parowcem („Sarmacja"), zafrachtowanemi od Svenska Orient Linien i pozostającemi pod szwedzką bandera. Statki pracowały w ramach wspólnego rozkładu z flotą Svenska Orient Linien.

Wreszcie z poczatkiem listopada s/s „Wisła" (ok. 6.000 t. DW) Żeglugi Polskiej inaugurowała skromnie linię Południowo - Amerykańska pierwszym odjazdem z pełnym ładunkiem do Buenos Aires. Linja ta jest skombinowana, z udziałem Żeglugi Polskiej („Wisła") i Pol. Tr. Tow. Okrętowego (s/s „Pułaski").

W eksporcie linje regularne Żeglugi przewiozły 123.541 ton towarów wobec 83.126 t. w roku poprzednim, w imporcie — 93.347 t., wobec 93.538 t. w roku 1934 i w tranzycie 4.752 t., wobec 10.907 t. w roku 1934. Ruch importowy na linjach Żeglugi Polskiej pozostał więc na poprzednim poziomie, ruch tranzytowy znacznie się zmniejszył, za to wzrósł bardzo poważnie ruch eksportowy.

Pomnożenie linjowych połączeń Żeglugi Polskiej przyczynia się w pierwszym rzędzie do wzmożenia naszego eksportu morskiego.

Również istniejące linje Żegluga Polska S. A. wzmacniała i doskonaliła w roku sprawozdawczym. Na linję Antwerpji i Rotterdamu wprowadzono nowozbudowane jednostki: s/s „Hel" i s/s „Puck", o nośności po 1.300 DW, zastępując niemi zafrachtowane statki zagraniczne. Od kwietnia pracowały na tych 2 linjach 4 statki polskie, zapewniając przewóz terminowy, przy znacznie większym i lepiej przystosowanym dla ruchu tonażu, aniżeli poprzednio.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., które wykazały w roku sprawozdawczym rekordowy wzrost przewozów o przeszło 100%, ogółem przetransportowały 392.588 t. towarów wobec 192.337 t. przewiezionych w r. 1934. Wywieziono 260.947 t. (1934: 115.193 t.), w tem 221.495 t. (1934: 100.748 t.), soli potasowej 14.712 t. (0), zboża 7.950 t. (1.500), siarczanu amonu 5.110 t. (0), drzewa 4.213 t. (3.540 t.), koksu 2.820 t. (1934: 1.237 t.), cementu 1.000 t. (0), soli 600 t. (0), drobnicy 3.047 t. (288 t.) W poprzednim roku wywieziono 7.880 t. cukru, lecz w roku sprawozdawczym wywozu cukru nie było.

Przywieziono ogółem 123.108 t., wobec 38.056 t. w roku poprzednim, w tem 98.635 t. rudy (1934: 17.120 t.), tomasyny 11.900 t. (1934: 18.700 t.), złomu 7.337 t. (0), pomarańcz 2.187 t. (0), tytoniu 1.294 t. (0), orzechów palmowych i kokosowych 1.755 t. (0). Natomiast węgla importowego, którego przywieziono w roku 1934 2.236 t., w roku sprawozdawczym nie było.

Miedzy portami zagranicznemi przewieziono 8.533 t. towarów, wobec 39.089 t. w roku poprzednim, w tem 8.027 t. węgla (1934: 14.833 t.), oraz pomarańcz 506 t. (0). W po-

przednim roku natomiast przywieziono jeszcze 21.750 t. rudy i 2.503 t. koksu.

Trampy Żeglugi Polskiej zostały uruchomione stopniowo i ostatecznie znalazły się w ruchu wszystkie. W końcu roku rozpoczęły one nawet 4 sezonowe podróże powrotne z pomarańczami z portów hiszpańskich, zdążywszy 2 z tych podróży wykonać przed Nowym Rokiem, — stąd też ciekawa pozycja pomarańcz w pracy trampów.

Statki *Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego* przewiozły ogółem 91.268 ton towarów, wobec 89.925 w roku poprzednim. Na linjach tego towarzystwa zaznaczył się wzrost ilości przewiezionych osób. Uruchomiło ono również w kwietniu linję dowozową dwutygodniową Gdynia — Dover/Havre, głównie dla przewozu emigrantów.

Przy uwzględnieniu obu angielskich linij, do Londynu i Hull, oraz nowootwartej linji emigracyjnej na eksport przypadło w r. 1935 — 61.802 t. towarów oraz 753 koni wobec 62.016 t. i 221 koni w r. 1934, na import 29.466 ton, wobec 28.909 t. w r. 1934.

Na linjach angielskich przewieziono ogółem 89.866 t. towarów (1934: 88.912 t.), w tem w eksporcie 61.741 t. (1934: 60.966 t.) Z wywozu 41.739 t. poszło przez Gdynię (1934: 37.173 t.) i 19.982 t. przez Gdańsk (1934: 23.793 t.) Importowano 28.125 ton (1934: 15.570 t.), w tem przez Gdynię 22.324 t. (1934: 15.570 t.) i przez Gdańsk 5.801 t. (1934: 12.376 ton).

Naogół natężenie ruchu towarowego na obu linjach pozostało niemal bez zmiany. Wywóz koni nietylko wzrósł w kierunku na Hull (z 221 w r. 1934 na 391), lecz skierował się również na Londyn (1934 nie było wywozu, 1935: 362).

W przeciwieństwie do ruchu towarowego ruch pasażerski zmienił się znacznie dzięki przewozom emigrantów przez Dover, których w roku poprzednim nie było wcale. W zwykłych przewozach pasażerskich zmiany były nieznaczne: przewieziono do Londynu 202 pasażerów (1934: 260), do Hull 225 (1934: 160), z Londynu 191 (307), z Hull 185 (174). Zaznacza się więc wzrost przewozów na linji hullskiej i spadek na linji londyńskiej. Emigrantów na Londyn przewieziono 21 (482), na Hull 9 (14), ale na Dover 1.404 i 1 pas., wobec czego ogólne przewozy pomiędzy Gdynią a Anglją dały 2.238 osób wobec 1.397 w roku ubiegłym.

Bilans pracy s/s „Warszawa" przedstawił się następująco: przewieziono emigrantów do Cherbourga 937, do Havre 1.383, z Havre 6, do Dover 1.404, pasażerów do Havre 71, z Havre 69 i z Dover 1. Ładunków przewieziono do Havre 61 t., z Havre 618 t. i z Rotterdamu do Gdyni 723 ton.

Do liczby ton przewiezionych ogółem przez Polbrit w r. 1934 wliczone są sezonowe przewozy śledzi i skrzyń w ilości 1.113 t. na zafrachtowanym ad hoc statku norweskim. Suma przewozów dla roku 1935 takiej pozycji nie zawiera, wobec czego i wyniki 1935 r. względem poprzedniego roku należy odpowiednio podwyższyć. W roku bieżącym można się spodziewać dalszego ożywienia przewozów pasażerskich jak na linji hullskiej, tak i w ruchu emigracyjnym.

Przewozy Polsko - Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego tak na linji północnoamerykańskiej, jak i na linji palestyńskiej bardzo poważnie się zwiększyły, przyczem wzrost pasażerskiego ruchu był znaczny na linji palestyńskiej, przewóz towarów wzrósł również poważnie na linji amerykańskiej. Podróży przez Atlantyk dokonano jak i w poprzednim roku — po 14 w każdą stronę. Pasażerów przewieziono do Ameryki 4.269 (1934: 4.363), z Ameryki 3.386 (1934: 3.154), razem 7.655 (1934: 7.517). Ładunków przewieziono do Ameryki 10.718 t. (1934: 7.104 t.), z Ameryki 8.785 t. (6.419 t.), razem 19.503 t. (1934: 13.523 t.) Poczty przewieziono do Ameryki o 25% więcej aniżeli w roku poprzednim.

Na linji Polsko - Palestyńskiej odbyto podróży 29 wobec 24 w roku poprzednim. Pasażerów przewieziono w kierunku południowym 22.632 (1934: 15.359), w kierunku północnym 5.277 (1934: 5.369), razem 27.909 wobec 20.728 w roku poprzednim. Ładunków przewieziono w kierunku południowym 10.813 t. (1934: 4.853 t.), w kierunku północnym 2.811 t. (1.737 t.), razem 13.624 t. (1934: 6.590 t.), w czem uwydatnia się coraz większa przewaga ładunków eksportowych na tej linji.

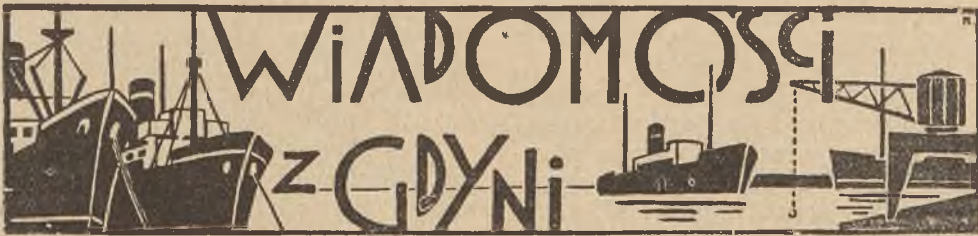
P. T. T. O. uruchomiło z początkiem września na linji północno - amerykańskiej nowoczesny motorowiec „Piłsudski", nie zwiększając ilości przejazdów względem poprzedniego roku, osiągając jednakże mimo to lepszy wynik, i równocześnie wzmacniając palestyńską linję przy pomocy s/s „Kościuszko", i przez to polepszając bardzo znacznie wyniki przewozów na tej linji, tak pasażerów, jak i towarów, przy zwiększonej ilości podróży na tej linji. Należy mieć na uwadze, że linja t. zw. palestyńska łączy nas przez tranzytową Constantę również z Alexandrią, Pireusem i Istambułem, przewożąc również pocztę, choć główne jej znaczenie opiera się na obsłudze ruchu emigracyjnego do Palestyny i na turystycznym ruchu do Ziemi Świętej.

Wycieczki morskie P. T. T. O. odbyły się w roku 1935 w liczbie 11, wobec 20 w poprzednim roku, o większej (6.133 osób), niż w poprzednim roku (890 osób) ilości turystów. Wycieczki odbywały się tylko na większych jednostkach i wobec ich zajęcia z początkiem b. r. aż na 3 linjach dalsze ograniczenie ilości wycieczek jest do przewidzenia.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły w ro-

ku sprawozdawczym 457.567 t. węgla, wobec 471.816 t. w roku 1934. Ilość przewiezionego węgla eksportowego z 446.944 ton nawet się zwiększyła względem roku poprzedniego (446.005 ton), jednakże zmniejszyły się przewozy węgla między portami zagranicznemi — z 25.811 t. w roku 1934 do 10.623 t. w roku 1935.

Odbyto podróży 164 wobec 168 w poprzednim roku i przejechano mil morskich 137.508 wobec 141.160 w roku poprzednim. *KLT.*



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

W dniu 4 marca powrócił do Gdyni z urlopu Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor i objął swe urzędowanie.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LUTY 1936 R.

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc luty br. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 532.258,9 ton (w styczniu br. 753.813,1 ton), z czego na obrót zamorski przypada 529.084,4 ton (w styczniu br. 748.668,5 ton). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 67.665,5 ton, a na wywóz 461.418,9 ton.

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.174,5 ton, z czego na przywóz przypada 2.769,6 ton, a na wywóz 404,9 ton.

Obrotu z wnętrzem kraju drogą wodną w miesiącu lutym nie było z powodu wstrzymania żeglugi na Wiśle.

Ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy wzrosły w stosunku do miesiąca lutego roku ubiegłego o 9,6%.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w styczniu ogółem 90.727 ton towarów, wobec 79.136,5 ton, przewiezionych w styczniu 1935 roku. Wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku wynosi zatem przeszło 14%.

Z powyższej liczby 76.256 t. przypada na wywóz (I 1935: 65.605,5 ton), na przywóz 12.524 t. (I. 1935: 10.631 t.) i na przewozy między portami zagranicy oraz w tranzycie 1.947 t. (I. 1934: 2.880 t.)

Widzimy tu równomierny wzrost wywozu i przywozu, natomiast przewozy między portami zagranicy i tranzytowe słabną, jednakże i tu w rzeczywistości mamy poprawę, gdyż jednemu całookrętowemu ładunkowi masowego towaru w styczniu ub. roku przeciwstawia się 1.947 t. różnych towarów tranzytowych, przewiezionych na linjach regularnych Żeglugi Polskiej, która przywiozła w styczniu ub. roku takich towarów zaledwie 286 t.

Z poszczególnych towarzystw Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 41.637 t. (I 1935: 35.058 t.), Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe — 7.639 ton, wobec 6.888 t. w styczniu ub. roku, Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe (P. T. T. O.) przewiozło 341 pasażerów i 2.572 t. towarów (I 1935: 251 pas. 810 t. towarów) oraz Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) — 38.879 ton wobec 36.371,5 t. w styczniu ub. roku. Wszystkie więc cztery towarzystwa, choć w nierównej mierze, zwiększyły swe przewozy.

W Żegludze Polskiej na wywóz przypadło 30.002 t. (I 1935: 26.349 t.) na przywóz 9.688 t. (8.423 t.) i na przewozy między portami zagranicznemi oraz tranzytowe ładunki - 1.947 t. (286)). Linje regularne towarzystwa przewiozły ogółem 20.367 ton, (I 1935: 13.553 t.), w tem w wywozie 11.553 t. w przywozie 6.867 t. i w przewozach tranzytowych i między portami zagranicznemi 1.947 ton. Trampy przewiozły 21.270 t. (I 1935: 21.505 t.) Widzimy, że wzrost przewozów nie idzie w kierunku wzrostu przewozu towarów masowych i powróciła pierwotna tendencja, przyciemniona w roku ub. przez proces „ożywiania“ trampów, tendencja szybkiego wzrostu przewozów na linjach regularnych Żeglugi Polskiej.

Trampy Żeglugi przewiozły w eksporcie 18.449 t. (I 1935: 20.505 t.), w tem węgla 15.865 t., amoniaku 2.584 ton, w imporcie 2.821 t. (rudy) wobec 1.000 t. różnych ładunków przywiezionych dla linij regularnych przez trampy w styczniu ub. roku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły na linjach angielskich ładunków importowych 2.001 ton (I 1935: 2.228 ton) w tem z Hull 1.307 t. (1.346 t.) i to do Gdyni 1.162 t. (778 t.), do Gdańska 145 t. (568 t.) z Londynu 694 t. (882 t.) i to do Gdyni 518 t. (646 t.), do Gdańska 176 t. (236 t.)

Eksportowych ładunków przewieziono 5.525 t. (I 1935: 4.660 t.) w tem do Hull 2.557 t.

(1.974 t.) i to z Gdyni 1.542 (1.153 t.), z Gdańska 1.015 t. (568 t.) Wywieziono do Londynu 2.968 t. (I 1935: 1.974 t.) i to z Gdyni 1.542 t. (1.153 t.) i z Gdańska 1.015 t. (568 t.) Prócz tego wywieziono przez Gdynię 49 koni, w tem 24 do Londynu i 25 do Hull. Do liczb przywozowych Polbritu należy jeszcze dodać 113 t. przywiezionych z Antwerpji na s/s „Warszawa". Statek ten przewiózł w 2 podróżach do Antwerpji i Dover 394 emigrantów.

Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe miało w styczniu przyjazd i odjazd motorowca „Piłsudski" wobec jednego wyjazdu parowca w styczniu ub. roku. To też gdy w styczniu ub. r. było na wyjściu 251 pas. i 819 t. towarów, to w styczniu b. r. ogółem przewieziono 341 pas., oraz 2.572 t. tow. (oraz pocztę), w tem na wyjściu 227 pas. i 1.850 t. tow.. na wejściu 114 pas. i 722 t. towarów.

Wzrost znaczenia tej linji również dla naszych przewozów towarowych, w szczególności w kierunku eksportowym, na powyższych liczbach widoczny jest jak na dłoni.

Statki Polskarobu wykonały tym razem podróży 14 wobec 13-tu w styczniu ub. roku stąd lepsze wyniki eksploatacyjne. Dla portu naszego praca styczniowa tegoroczna miała tem większe znaczenie. że przewozów między portami zagranicznemi nie było wcale, podczas gdy pozycja zeszłorocznego stycznia zawiera 2.594 t. w takich międzyportowych przewozach. Węgla wywieziono do Szwecji 29.274 t. (21.665.5 t.), do Norwegji 9.605 t. (12.111 t.)

Odwiedzono porty: Gefle 4-krotnie, Stockholm, Oxelösund i Göteborg 2-krotnie, oraz po razie: Limhamn, Slemmestad, Oslo i Bergen.

OTWARCIE POLSKIEJ LINJI POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

28 lutego, żegnany przez przedstawicieli władz i towarzystwa Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. oraz licznie zgromadzoną publiczność, odpłynął z Gdyni do portów Brazylji i Argentyny s/s „Pułaski", mając na pokładzie 930 pasażerów i emigrantów, pocztę i około 1.300 ton towarów. Jest to pierwszy odjazd pasażerski do Południowej Ameryki pod polską banderą.

Komunikacja linjowa wszystkich państw europejskich z Południową Ameryką ucierpiała w ostatnich latach wskutek kryzysu, gdyż ruch emigracyjny z Europy jak i podróże obywateli południowo - amerykańskich republik do Europy zmniejszyły się wielokrotnie. W ostatnim roku jednakże dają się zauważyć na wszystkich linjach prowadzących do Południowej Ameryki początki ożywienia. Pierwszy statek nowej linji polskiej s/s „Wisła" wyruszył do Buenos Aires 7 listopada z. r. Nowa linja utrzymywana jest przez towarzystwa: Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. i Żegluga Polska S. A. w Gdyni. Każde z towarzystw partycypuje w linji południowo - amerykańskiej jednym statkiem. Maklerem wspólnym, mającym agenturę maklerską obu linij w Gdyni jest firma Rothert i Kiłaczycki.

S/s „Pułaski" został w zimowych miesiącach kompletnie odnowiony w Nakskov, między innemi statek otrzymał wentylację cieplną według systemu najnowszego, która pozwala jaknajskuteczniej chłodzić lub ogrzewać kabiny pasażerskie.

S/s „Pułaski". o pojemności brutto 6.345 ton, zbudowany w Anglji w r. 1912 w swej klasie odpowiada nieodnowionemu tonażowi południowo - amerykańskich linij: francuskiej, holenderskiej (unieruchomionej) i innych. „Pułaski" przybywa według rozkładu do Rio de Janeiro już 18 marca, do Victoria 19-go, do Santos 20-go. do Buenos Aires 24-go marca.

5-go marca oczekiwana jest w Gdyni „Wisła". Następne odjazdy z Gdyni: „Wisła" 12 marca, „Pułaski" 28 kwietnia i 30 czerwca.

NOWY STATEK ANGLO-BALTIC LINE.

Z początkiem marca w miejsce sprzedanej „Baltonji" Anglo - Baltic Line (United Baltic Corporation) wprowadziła na linję 2-tygodniową Londyn — Gdynia/Gdańsk parowiec „Baltrover", który będzie stałym statkiem tej linji. „Baltrover" jest nieco większy od „Baltonji": długość jego 351 stóp, szerokość 50 stóp, pojemność brutto 4.916 ton, netto 3.014 ton, wobec 2.390 pojemności netto „Baltonji".

Statek posiada komfortowe kabiny dla 70 pasażerów: jest zaopatrzony w ładownie chłodzone. prowadzi statek, jak i poprzednio „Baltonję", kapitan Walley.

ULGI TARYFOWE W CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFIE PORTOWEJ.

Z dniem 1 marca br. w ramach czechosłowacko - polskiej taryfy portowej dopuszczono przewóz olei roślinnych, wytworzonych w olejarniach portowych w Gdyni i Gdańsku, na podstawie ulgowych stawek przewidzianych na przewóz olei dowiezionych morzem. Na przewóz jaj węgierskich do portów wprowadzono bezpośrednie stawki od punktu granicznego pod Helambą, na przewóz szprotów smażanych, opiekanych, marynowanych w occie, oliwie lub sosach do Austrji przez Breclav i Devinska Nova Ves na makulaturę do czechosłowackich fabryk papieru, na wosk ziemny surowy i oczyszczony do Breclav, Moravska Ostrava Privoz i Pragi, na piece żelazne od stacyj czechosłowackich i granic austrjackich, węgierskich i rumuńskich, na wyroby drewniane od stacji Lanskroun, na masło kakaowe do Austrji przez Breclav i na klej z Austrji przez Devinska Nova Ves.

WALNE ZEBRANIE GDYŃSKIEGO ODDZIAŁU ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE.

odbyło się w dniu 1 bm. Na przewodniczącego wybrano jednogłośnie p. Tadeusza Krukowskiego, na zastępców pp. Reszkównę, Lubelfelda i Lorenza.

Obszerne sprawozdanie z działalności zarządu zdał przewodniczący Michał Paczyński, który w dłuższem przemówieniu zobrazował rozwój i działalność oddziału gdyńskiego. W ciągu jednego roku zarząd zorganizował własną siedzibę, zakupił urządzenie, stworzył bibljotekę fachową, dając możność członkom korzystania z najnowszych dzieł. Rozwinięto sekcję pośrednictwa pracy. W ciągu roku odbywały się wieczory dyskusyjne, na których poruszano wszelkie sprawy fachowe, dotyczące zawodu księgowego, a głównie omawiano przepisy kodeksu handlowego i ustaw skarbowych, z któremi każdy księgowy musi być dziś dobrze obeznany. Przewodniczący nakreślił zadanie specjalne księgowych, pracujących w Gdyni, wyrażając nadzieję, że wszystkie wartościowe jednostki, pracujące w zawodzie księgowego w Gdyni, poprą wysiłki Oddziału, mającego ogólne dobro księgowych na celu.

Sprawozdanie finansowe złożyli: skarbnik p. L. Kowalski i J. Knabe. W wyniku udzielono Zarządowi absolutorjum i podziękowano za owocną pracę.

W dyskusji zabierali głos: pp. Aleksander Porzeziński, Marjan Witkowski, Wolski, Knabe, Kowalski, Lorenz i inni.

W wyborach uzupełniających do zarządu zostali wybrani pp. Jerzy Berlin, Reszkówna i Wolski.

Po zebraniu urządzono herbatkę towarzyską.



NALEŻY OCZEKIWAĆ OŻYWIENIA W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM

Lata kryzysu (1931—1935) zahamowały poważnie budownictwo okrętowe na całym świecie. We wszystkich krajach odsetek statków poniżej 5 lat wieku zmalał znacznie. Oto liczby procentowe dla lat 1931 i 1935 tonażu do 5 lat, przyjmując tonaż odpowiedniej marynarki za 100:

Wielka Brytanja 22,5 i 8,4, morska flota St. Zjednoczonych: 5,8 i 4,2; Japonja 12,9 i 11,4; Niemcy 20,9 i 4,7; Norwegja 33,8 i 16,6; Francja 13,6 i 12,4; Włochy 12,2 i 8,0; Holandja 25,3 i 10,0; Grecja 2,2 i 0; pozostałe kraje 17,6 i 6,8; tonaż światowy 17,8 i 7,9.

Z większych marynarek tylko Francja i Japonja zdołały podtrzymać swój najnowszy tonaż prawie że na poprzednim poziomie. Najmniej wprowadziły nowego tonażu, a więc najwięcej zdeklasowały się floty handlowe Niemiec, Wielkiej Brytanji, Holandji i Norwegji, nie mówiąc już o Grecji, która przestała całkowicie zamawiać nowe statki, za to nabywała tonaż średnio stary, w wieku od 10 do 20 lat i przez to podniosła jego odsetek w swej flocie z 20,8 na 35,4 procent. Norwegja jest nawet w gorszej sytuacji aniżeli wypływa ze schematu, gdyż jej nowy tonaż to przeważnie cysternowce, które jeszcze są w dużej mierze unieruchomione.

Sprawa wznowienia aktywności budownictwa okrętowego jest tembardziej dojrzała, że w ostatnich latach pojawiło się dużo poważnych udoskonaleń w budowie maszyn okrętowych, kadłubów okrętowych, śrub i sterów, wobec czego wprowadzający nowe jednostki ogromnie dystansują konkurencję, posługującą się starszym tonażem. Przeważa zdanie, że tuż przed kryzysem i nawet podczas kryzysu budowano mylnie zbyt wiele statków o dużych szybkościach, dla ruchu towarowego, co podrożyło eksploatację i zahamowało przez to wyrugowanie z ruchu starego tonażu. Obecnie zapowiada się budowa statków niezwykle oszczędnych w eksploatacji, które szybko zdeklasują całkowicie stary tonaż okrętowy.

SYTUACJA W SZWEDZKIEJ ŻEGLUDZE.

W chwili obecnej żegluga szwedzka przestała wzrastać na skutek systematycznej „kamuflowanej" czyli poprostu udanej sprzedaży statków pod bandery: fińską, estońską, łotewską, grecką i panamską. W ten sposób w ostatnich trzech latach sprzedano 87 statków w tem 56 do Finlandji.

Powodem zmiany bandery jest dążenie do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych (niższe płace załogom w krajach nowej bandery). Mówi się już nawet o wydaniu ustawy o zakazie takich sprzedaży (jak w okresie wielkiej wojny, kiedy to dla ochrony własnych

linij przed zupełnem ogołoceniem ze statków ustawa taka była wydana), lub przynajmniej o kontroli aktów sprzedaży, jednakże ministerstwo handlu ma być przeciwne takim projektom, uważając je za przedwczesne.

Równocześnie szwedzkie ministerstwo handlu w kolaboracji ze specjalnie wyznaczonymi ekspertami wypracowało rozległe sprawozdanie o środkach ochrony szwedzkiej żeglugi. Raport ten omawia szczegółowo udzielanie pożyczek z kwoty 7,5 mil. koron, do lata 1937 roku. Pożyczki są tak uwarunkowane, by nie zwiększyć rywalizacji pomiędzy szwedzkimi armatorami. Równocześnie ma być zakazane ustawą nabycie nienowych statków zagranicą, przez co okaże się wsparcie dla własnego budownictwa okrętowego.

Na 1-go lutego tonaż unieruchomiony w Szwecji doszedł znów do 104 statków z 149,000 t., tłumaczy się to jednak w dużej mierze okresem martwym na Bałtyku i niewyjaśnioną, wciąż przewlekającą się sytuacją na morzu Śródziemnem.

WIELKI PRZEMYSŁ TŁUSZCZOWY JAKO GŁÓWNY KLIENT NIEMIECKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO.

W okresie powojennej inflacji i na tle jej dostaw reparacyjnych wielki przemysł już występował w Niemczech nietylko jako zamawiający w niemieckiem budownictwie okrętowem, ale i jako potężny armator. Był to węglowy koncern Hugo Stinnesa, którego znaczenie konjunkturalne w przewozach morskich było również znaczne.

Obecnie jako obca żegludze siła „zamawiająca" w niemieckiem budownictwie okrętowem występuje coraz silniej znany koncern tłuszczowy Unilever. Zamówienia jego obejmują nietylko stocznie niemieckie; na samych jednakże tylko stoczniach niemieckich z początkiem br. miał ten koncern zamówionych wzgl. w budowie 14 wielkich motorowców, 13 statków rybackich i 6 statków do ścigania wielorybów, o ogólnej pojemności 97.560 ton brutto. Unilever nie staje się jeszcze na razie armatorem; są to wszystko zamówienia-ogniwa kontraktów kompensacyjnych względnie zamówienia dla późniejszej sprzedaży wymiennej, jak np. wszystkie zamówienia specjalnych statków wielorybniczych, które koncern następnie sprzedaje norweskim armatorom za dostawy tranu wielorybiego. Również zwykłe sprzedaże statków niespecjalnych dochodzą w ten sposób do skutku „w trójkącie" z przemysłem norweskim połowów wielorybniczych. Przytem powstaje niejedno zamówienie, które w normalnych warunkach nie byłoby przyszło do skutku — w tem leży jedna z nielicznych dodatnich stron handlu kompensacyjnego. Z punktu widzenia niemieckich kół żeglugowych a nie przemysłu okrętowego, który zdobywa pracę, takie nakręcanie zamówienia mają na sytuację żeglugową wpływ ujemny.

Jednem z ciekawszych większych zamówień Unilevera jest obstalunek czterech linjowych motorowców po 6.000 ton brutto dla holenderskiej „Rotterdamskiej Linji Południowo - Amerykańskiej" armatorów Van Nievelt Goudriaan & Co. Znamienne jest, że druga ta holenderska linja południowo - amerykańska dzięki pomocy tranzakcji z Unileverem wydatnie odnawia swą flotę najnowszemi motorowemi jednostkami i w ten sposób wzmacnia swą konkurencyjność, „staje na nogi". Natomiast linja pasażersko-towarowa Królewskiego Holenderskiego Lloydu jeszcze nie jest w stanie wznowić swego całkowicie zlikwidowanego od paru lat ruchu na tej linji o doniosłem znaczeniu handlowo-komunikacyjnem.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH

Według informacji Centralnej Komisji Przywozowej termin posiedzenia plenarnego dla podziału kontyngentów przywozowych dwumiesięcznych, t. j. na miesiąc marzec i kwiecień został ustalony na dzień 12 marca br.

Podania o przywóz towarów, które mają być załatwione na plenarnem posiedzeniu, winne być nadesłane do Centralnej Komisji Przywozowej najpóźniej do dnia 7 marca br.

NOWE PRZEPISY W SPRAWIE OBROTÓW Z KRAJAMI POZAEUROPEJSKIEMI

Ujemny bilans handlowy z krajami zamorskiemi oraz kurczenie się wywozu naszych towarów na rynki europejskie, zmusiły czynniki miarodajne do wydania swego czasu zarządzeń, mających na celu zrównoważenie obrotów handlowych z temi krajami zamorskiemi, pozaeuropejskiemi, z któremi Polska posiadała ujemny bilans handlowy. Zarządzenia te poszły w kierunku uzależnienia importu towarów z tych krajów od dokonania eksportu artykułów polskich na dane rynki. Dotyczyły one jednak tylko szeregu towarów, objętych u nas zakazami przywozu. Mianowicie, importer polski, ubiegający się o pozwolenie przywozu na towar z krajów zamorskich o ujemnym bilansie handlowym musiał się wykazać eksportem na dane rynki bezpośrednio lub pośrednio i to ściśle określonych towarów.

Obrót kompensacyjno-towarowy z krajami zamorskiemi (pozaeuropejskiemi), który do końca roku 1933 odbywał się w sposób nieuregulowany, został w styczniu 1934 r. ujęty w pewien określony system. Tranzakcje z odnośnemi krajami, mające w roku 1933 charakter dorywczy, wymagający w każdym poszczególnym wypadku zgody Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nabrały w roku 1934, po wydaniu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu specjalnej instrukcji regulującej obrót kompensacyjny z krajami zamorskiemi, cech pewnej stałości.

Obrotem kompensacyjno - towarowym objęte były na mocy instrukcji z dnia 28 lutego 1934. HZ. XXXIII-1/148 wszystkie kraje pozaeuropejskie z wyjątkiem następujących: Chiny, Mandżuko, Syrja, Palestyna, Persja i Półn. Afryka Francuska.

Dnia 22 lutego br. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało nową instrukcję w sprawie obrotów handlowych z krajami pozaeuropejskiemi, mającą na celu zrównoważenie obrotów w pierwszym rzędzie z krajami o ujemnym bilansie handlowym. Wykonanie instrukcji poruczone zostało Związkowi Izb Przemysłowo - Handlowych R. P. Dotyczy ona przywozu następujących towarów spożywczych: kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, orzechy kamienne, jądra pestek morelowych, śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki oraz następujących surowców przemysłowych: ziarna kakaowe, skóry surowe suche, mokro solone i sucho solone oraz skóry futrzane niewyprawione.

Na artykuły spożywcze nie będą w zasadzie ustalane kontyngenty autonomiczne.

Przy przywozie skór surowych, mokrosolonych i sucho-solonych stosunek wartości wywozu do przywozu ustalony został najwyżej na 1 : 3 na korzyść przywozu, przyczem w ramach tranzakcji wiązanych będą przywożone wyłącznie ilości nieobjęte kontyngentami autonomicznemi. Pozwolenia przywozu dla skór futrzanych niewyprawionych będą udzielane przy stosunku wartości wywozu do przywozu, conajwyżej 1 : 1 na korzyść przywozu i to również wyłącznie na ilości ponadkontyngentowych. Tranzakcje wiązane w zakresie importu ziarn kakaowych dot. będą przywozu w ilościach ponadkontyngentowych.

Import artykułów wyżej wymienionych, może się odbywać na podstawie kompensacyjnego eksportu do kraju pochodzenia powyższych towarów.

Od zasady kierunkowości eksportu kompensacyjnego może być dopuszczone odstępstwo w obrotach kompensacyjnych z niżej wymienionemi terytorjami geograficznemi (przywóz może być skompensowany wywozem do innego kraju niż kraj, z którego towar ma być przywieziony). Odstępstwo to dopuszczalne jest jedynie w granicach następujących grup krajów:

I. w grupie krajów Ameryki Środkowej, wysp Morza Karaibskiego oraz krajów Ameryki Południowej, z wyłączeniem Brazylji, Urugwaju i Argentyny;

II. w grupie krajów Afryki z wyłączeniem Egiptu, Algieru, Tunisu, Marokka i Unji Południowo - Afrykańskiej;

III. w grupie krajów Dalekiego Wschodu z wyłączeniem Japonji, Chin, Indyj Brytyjskich i Holenderskich, Australji i Nowej Zelandji.

Z krajami wchodzącemi w skład wymienionych terytorjów, będą uprzywilejowane jednak tranzakcje kompensacyjne, które zapewniać będą ścisłą kierunkowość obrotów.

Nowa instrukcja nie ma zastosowania do obrotu towarowego z Argentyną, Urugwajem i Chinami.

W wypadku, gdyby zgłoszona tranzakcja kompensacyjna nie dotyczyła wyżej wymienionego towaru i kraju, Związek Izb będzie mógł udzielić na nią promesy po porozumieniu się z Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Równocześnie z wydaniem nowej instrukcji regulującej obrót z krajami pozaeuropejskiemi, odwołaną została z dniem 22 lutego br. w zakresie wyżej wymienionych towarów instrukcja w sprawie obrotów kompensacyjnych z dnia 28 lutego 1934 r. W zakresie innych towarów z USA. bądź też wymienionych towarów, objętych specjalnemi kontyngentami przywozu z U. S. A. wzmiankowana instrukcja będzie działała, aż do chwili zlikwidowania dowodów wywozu zalegających z przed 16 grudnia 1935 r.

Począwszy od dnia 22 lutego 1936 r. aż do 30 dni po odwołaniu obowiązują następujące zasady przy przywozie towarów. pochodzących z obszarów pozaeuropejskich. Tranzakcje, zawarte przed tym terminem na podstawie instrukcji nowej (tymczasowej) winny być rozwikłane w okresie 6-ciu miesięcy.

Zasady instrukcji mają zastosowanie do towarów zakazanych do przywozu, bądź korzystających z autonomicznych ulg celnych oraz do obszarów wyżej wymienionych.

Przywóz towarów będzie mógł się odbywać jedynie w ramach tranzakcyj wiązanych eksportowo - importowych.

Warunkiem tranzakcji wiązanej jest w zasadzie dokonanie wywozu towarów polskich, poprzedzające przywóz.

W wypadku, gdy przywóz ma nastąpić przed dokonaniem wywozu, przyjęcie tranzakcji wiązanej będzie uzależnione od dostarczenia zabezpieczenia, że wywóz zostanie dokonany.

W wypadku konieczności zapewnienia polskiemu eksporterowi pokrycia dewizowego, importer zobowiązany jest do złożenia w gotówce, względnie w gwarancji bankowej, kwoty należnej dostawcy zagranicznemu na rachunek specjalny w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego.

Podstawą tranzakcji wiązanej winien być w pierwszym rzędzie wywóz nowy, t. zn. wywóz towarów, niefigurujących lub figurujących w ilościach mniejszych w statystyce Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego wywozu do danego obszaru w poprzednim roku.

Przywóz surowców winien być wiązany z wywozem towarów, mających łatwy zbyt na danym rynku zagranicznym, przywóz zaś innych towarów z wywozem towarów o trudniejszym zbycie, oraz, że w pierwszym rzędzie winny być uwzględniane towary niekorzystające z innych źródeł pomocy eksportowej.

W tranzakcjach wiązanych wartość przywozu do wartości wywozu winna w zasadzie wyrażać się w stosunku 1 : 1.

Korzystniejszy stosunek na rzecz importu może być przyznany jedynie na podstawie decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Podstawą określenia wartości przywozu jest cena towaru przywożonego cif port polskiego obszaru celnego. wartości wywozu — cena towaru polskiego fob porty polskiego obszaru celnego. Od zasady tej może Związek Izb P. H. odstąpić w wypadku. gdy przewóz towaru jest dokonywany statkiem linji żeglugi polskiej.

Tranzakcje wiązane winne być w zasadzie zawierane bezpośrednio z dostawcami i odbiorcami w krajach pozaeuropejskich przez poważne firmy fachowe. z wyłączeniem zbędnego pośrednictwa.

Wnioski o tranzakcje wiązane winne być składane do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. We wniosku winne być podane szczegółowe i wszelkie istotne warunki tranzakcji wraz z jej uzasadnieniem.

Na życzenie stron. Związek Izb P. H. wydaje zainteresowanym promesę na daną tranzakcję wiązaną, która jest imienna i nie może być odstąpiona osobom trzecim.

Pozwolenia przywozu wydawane będą na podstawie zgłoszenia Związku Izb P. H. do Centralnej Komisji Przywozowej.

Kontrahenci objęci tranzakcją wiązaną otrzymujący promesę. muszą złożyć oświadczenie. że zobowiązuja sie dopełnić wszystkich warunków. ustalonych dla danej tranzakcji wiązanej i że poddają się wszystkim ustalonym dla niej rygorom.

Za czynności powiernicze przy tranzakcjach wiązanych Związek Izb P. H. pobierać będzie od zainteresowanych na rachunek specjalne opłaty. określone w instrukcji ministerjalnej.

KLAUZULA F. O. B. I IMPORT DO POLSKI Z BELGJI.

Specjalna komisja w Antwerpii, stworzona dla określenia pojęcia F. O. B. i wszystkich związanych z niem uzansów. opracowała projekt zarządzenia, który na wstępie mówi. że sprzedający musi dostarczyć towar na okręt wskazany przez kupującego („Le vendeur doit livrer la marchandise à bord du navire designé par l'acheteur au port d'embarquement convenu. selon l'usage du port. et à la date ou dans le délai convenu"). Projekt ten niebawem wejdzie w życie.

W związku z powyższem należy zwrócić uwagę, że importer polski może żądać załadowania towaru na okręt polski i z tego przysługującego mu prawa powinien stale korzystać.

DEKLAROWANIE WAGI NA DOKUMENTACH HANDLOWYCH PRZY EKSPORCIE DO PORTUGALJI

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę wszystkich eksporterów, którzy interesują się rynkiem portugalskim, na konieczność ścisłego podawania wagi na dokumentach, oraz zgodnie z portugalskiemi przepisami taryfy celnej. Niedokładnie lub niewłaściwie podana waga powoduje nakładanie kar na importerów portugalskich towarów polskich, co z kolei siłą rzeczy odbija się źle na zainteresowaniu rynku portugalskiego przywozem z Polski.

Portugalskie przepisy celne rozróżniają trzy rodzaje wagi dla odprawy celnej:

1. „Pêso-bruto" — waga brutto, tj. waga towaru łącznie z całkowitem opakowaniem. pośredniem i bezpośredniem,

2. „Pêso real" — waga rzeczywista (netto) bez jakiegokolwiekbądź opakowania, i

3. „Pêso liquido" — waga towaru łącznie z bezpośredniem opakowaniem bez względu na materjał opakowania.

Wagę brutto (pêso bruto) stosuje się przy wymiarze cła do wszystkich tych towarów, które przy wwozie opłacają stawkę celną II kolumny taryfy celnej (pauta minima), nie przewyższającą 0,005 Esk. za kilogram. W tym wypadku cło wymierza się za towar łącznie z bezpośredniem i pośredniem opakowaniem.

Wagę rzeczywistą (pêso real) stosuje się do wszystkich towarów wymienionych w sekcjach 1, 2, 3 i 4-tej klasy 3-ciej portugalskiej taryfy celnej, metali szlachetnych i wyrobów z tychże oraz do wszystkich tych pozycyj, gdzie znajduje się w taryfie celnej uwaga „pêso real".

Wagę netto łącznie z bezpośredniem opakowaniem (pêso liquido) stosuje się do wszystkich pozostałych artykułów. Te towary więc opłacają cło łącznie z bezpośredniem opakowaniem (puszki, pudełka, flaszki itp.)

Urzędy celne ustalają:

1. wagę brutto (pêso bruto). przeważając całą partję towaru, jej część lub przyjmując wagę podaną w dokumentach handlowych, o ile te nie nasuwają żadnych wątpliwości.

2. wagę netto łącznie z bezpośredniem opakowaniem (pêso liquido):

a) przeważeniem całej partji towaru z bezpośredniem opakowaniem.

b) przeważeniem części partji towaru,
c) odejmując od wagi brutto wagę opakowania pośredniego, ustaloną w procentach w odnośnej tabeli,
d) odejmując od wagi brutto wagę ustaloną przez przeważenie części pośredniego opakowania, o ile opakowanie to jest jednolite.

Przepisy celne portugalskie przewidują kary za niewłaściwe deklarowanie wagi towaru, gdyż wpływa to na wysokość wymierzanego cła. Okoliczność ta powoduje często zupełnie słuszne reklamacje odbiorcy, kierowane do polskiego eksportera, wskazanem więc byłoby, aby polskie firmy eksportowe informowały się dokładnie u swych korespondentów portugalskich, jaka z trzech wag winna być oznaczona na dokumentach handlowych, w razie zaś nasuwających się wątpliwości podawali jaknajściślej:

1. wagę rzeczywistą, t. j. bez jakiegokolwiek opakowania,

2. wagę łącznie z bezpośredniem opakowaniem i

3. wagę brutto, t. j. z bezpośredniem i pośredniem opakowaniem, co umożliwi portugalskiemu odbiorcy deklarowanie towaru zgodnie z portugalskiemi przepisami.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO EGIPTU

Egipt importuje znaczne ilości ziemniaków, wynoszące przeciętnie około 1.500 wagonów rocznie, o wartości około 70—90 tysięcy funtów. Głównymi dostawcami są Włochy z udziałem około 45%, Holandja z udziałem około 25% i Cypr z udziałem około 10%. Mniejszymi dostawcami są Francja, Wielka Brytanja, Rumunja, Bułgarja i Jugosławja.

Przywóz ziemniaków do Egiptu przypada na okres od sierpnia do grudnia, to jest do chwili pojawiania się na rynku ziemniaków egipskich.

Konieczność uzupełniania zapotrzebowania rynku przywozem ziemniaków obcych ma swe źródło, nie w niedoborze produkcji własnej, lecz w jej jakości. Ziemniaki egipskie bowiem, które w okresie zbioru są nawet przedmiotem wywozu, mają z powodu dużej zawartości wody gąbczastą konsystencję, utrudniającą ich przechowywanie przez dłuższy czas. Stąd też można wnioskować, że przywóz ziemniaków do Egiptu ma trwałe widoki, aczkolwiek czynniki egipskie prowadzą usilne badania nad wynalezieniem sposobu konserwowania tego produktu.

Skala wymagań rynku egipskiego w stosunku do ziemniaków importowanych jest wysoka. Rynek ten bowiem przyzwyczajony jest przedewszystkiem do towaru włoskiego i holenderskiego, odznaczającego się starannem wybrakowaniem i jednolitym sortymentem, a który, dzięki łatwemu i szybkiemu przywozowi, zwłaszcza jeżeli chodzi o ziemniaki włoskie, nadchodzi w stanie zadowalającym, rzadko ulegając stratom z powodu zepsucia się w drodze. W przeciwieństwie do tychże, ziemniaki pochodzenia rumuńskiego i bułgarskiego są najczęściej drobne, nienależycie sortowane, co sprawia, że uzyskują one ceny dużo niższe, wykazujące różnice do 20—25%.

Rynek egipski poszukuje przedewszystkiem ziemniaków o dużej wielkości, żółto-mięsistych, o jasnej możliwie skórce i bez narostów. Mają szanse zbytu marki: Alma, Erdgold, Industrie itd., które są w Polsce rozpowszechnione. Ziemniaki holenderskie sprzedawane w Egipcie, noszą nazwę Ersterlin.

Opakowanie wymagane jest w workach jutowych à 50 kg o kolorze możliwie jasnym, przyczem worki winny być zaopatrzone w papierowe etykiety, podające szczegóły interesujące odbiorcę.

Najczęstszą formą dokonywanych tranzakcyj jest sprzedaż komisowa. Rozporządzając dużą naogół podażą towaru, zwłaszcza w późniejszych miesiącach sezonu importowego, odbiorcy egipscy nie godzą się na tranzakcje o ustalonej cenie, nie chcąc brać na siebie ryzyka za ewentualne straty, spowodowane przewozem lub wahaniem cen.

Najwyższe ceny osiągane są w pierwszych miesiącach okresu przywozowego (sierpień—wrzesień). Kształtują się one wtedy w wysokości około 8 funtów za tonę, cif Aleksandrja, zaś w dalszych miesiącach (październik—listopad—grudzień), w miarę napływu coraz częstszych transportów, następuje ich spadek do poziomu około 5 funtów. Ziemniaki gorszej klasy (bałkańskie) uzyskiwały w ostatnim sezonie 4 funty.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO 1936 R.

BELGJA. Z dn. 1 bm. uległ skontyngentowaniu wwóz płytek ściennych (kafli) fajansowych.

BUŁGARJA. Wydane w porozumieniu z Bankiem Narodowym zarządzenie o wydawaniu paszportów zagranicznych na podstawie poświadczenia Banku Narodowego o zakupie dewiz — zostało cofnięte.

Okólnikiem Nr. 1264 z dnia 5 lutego br. (Dziennik Państwowy Nr. 28 z dnia 7 lutego br.) Ministerstwo Skarbu podwyższa z dniem 6 lutego br. różnicę kursu przy pobieraniu stawek celnych przywozowych na następujące towary:

poz. 37 b. — Kawior zwyczajny — z 15 na 27 lew. pap. za 1 lew zł.
poz. 632 — materjały bawełniane, bielone — z 25 na 27 lew. pap. za 1 lew zł.
poz. 409 — blacha żelazna — z 20 na 25 lew pap. za 1 lew zł.
poz. 410 — pręty i belki żelazne — z 20 na 25 lew pap. za 1 lew zł.

Lista towarów wolnych od cła została rozszerzona na pewne rodzaje rur i na saletrę.

Wprowadzone zostały z mocą wsteczną od 1 lutego nowe podatki od wytworów z oleju ziemnego.

CHINY. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji drzewa używanego do wyrobu ołówków.

CZECHOSŁOWACJA. 16 lutego weszła w życie w myśl protokułu dodatkowego do traktatu z Finlandją obniżona stawka celna na tekturę zwykłą określonej wagi.

Z ważnością od 10 lutego 1936 zostały ustanowione następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	Kc. 23,—	(dotychczas 24 Kc.)
poz. 24 żyto	Ks. 33,—	(dotychczas 34 Kc.)
poz. 25 jęczmień	Kc. 36,—	(bez zmiany)
poz. 26 owies	Kc. 29,—	(dotychczas 30 Kc.)

Rozporządzeniem z dnia 5 lutego 1936 zostały z ważnością od 10 lutego ustanowione następujące cła na bydło dla państw, z któremi Czechosłowacja posiada umowy handlowe:

poz. 63 woły	Kc. 160.—
poz. 64 byki	Kc. 160,—
poz. 65 krowy	Kc. 140,—
poz. 66 młode bydło	Kc. 130.—
poz. 67 cielęta	Kc. 130,—
poz. 117 a) 2 mięso świeże	Kc. 320.—

Rozporządzeniem z dnia 7 lutego br. zostały na okres od 10. II. do 9. VII. 1936 obniżone następujące cła na tłuszcze:

poz. 89 sadło wieprzowe, gęsie:
a) surowe 98 Kc.
b) topione 120 Kc.

DANJA. 1 lutego uległo zmianie cło na zboże i przetwory zbożowe.

FRANCJA. Parlament przyjął ustawę o nowych pełnomocnictwach w dziedzinie celnej dla rządu. Nowa ustawa daje rządowi możność wprowadzania zmian do taryfy celnej w drodze dekretów. Jednocześnie zatwierdzona została reorganizacja min. handlu.

Dekret z 8 stycznia br. określa szczegółowo nazwy, jakiemi winna być oznaczana przędza jedwabna oraz wyroby z przędzy jedwabnej lub zawierające taką przędzę.

Od 1 lutego zniesiony został na przeciąg 6 miesięcy zakaz przywozu kwasu oleinowego wytwarzanego z tłuszczopotu.

HISZPANJA. Z dniem 1 lutego uległ skontyngentowaniu wwóz drzewa w postaci desek i tarcic o określonych wymiarach.

IRAK. Od 15 grudnia ub. r. weszły spowrotem w życie dawne przepisy o obliczaniu wagi towarów bawełnianych wwożonych w opakowaniu.

PALESTYNA. 22 stycznia br. weszły w życie zwyżki stawek celnych na znaczną liczbę artykułów. głównie przemysłu hutniczego i metalowego oraz przemysłu włókienniczego i konfekcyjnego. Jednocześnie zwolnione zostały od cła niektóre surowce i maszyny. Zmiany powyższe czynią zadość wysuwanym od dłuższego czasu postulatom miejscowego przemysłu.

RUMUNJA. 12 lutego uległa podwyższeniu stawka podatku obrotowego od przędzy i tkanin ze sztucznego jedwabiu.

SYRJA-LIBAN. 30 grudnia ub. r. zostały podwyższone cła na gwoździe, haki i klamry.

Rozporządzeniem z 20 stycznia br. został wprowadzony zwrot cła od importowanych skrzynek i kompletów skrzynkowych.

SZWAJCARJA. 4. bm. wprowadzona została opłata stemplowa od kwitów celnych (Zollquittungen) w wysokości 4% sumy, na którą kwit został wystawiony. Jedyny wyjątek od powyższego stanowią kwity wydawane przy wwozie benzyny i benzolu (do motorów) oraz liści tytoniu.

TUNIS. 24 stycznia br. ogłoszone zostały następujące dekrety francuskie, jako obowiązujące na terytorjum Tunisu:

Dekret z 2 stycznia br. o minimalnej stawce celnej na barany i owce polskiego pochodzenia,

Dekret z 6 stycznia br. o przedłużeniu mocy traktatu handlowego zawartego między Francją a Z.S.S.R.

Dekret z 2 stycznia br. o zastosowaniu stawki minimalnej na ryby słodkowodne (za wyjątkiem pstrągów) pochodzące ze Stanów Zjedn. i Porto-Rico.

TURCJA. Obecne przepisy dewizowe tureckie przewidują, że należności za frachty od towarów importowanych do Turcji nie mogą być wywożone z Turcji, stąd fracht za przesyłki importowane do Turcji ma być płacony zgóry przy załadowaniu.

Ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji olejów mineralnych.

WIELKA BRYTANJA. Dnia 3 lutego zniesione zostało cło od wwozu kwasu szczawiowego.

Od 1 lutego przywóz buraków cukrowych i pastewnych dozwolony jest tylko za pozwoleniem Ministerstwa Rolnictwa.

WŁOCHY. Ustawą z 16 stycznia br. uległy zmianie stawki celne na bawełnę, odpadki bawełniane, wełnę, odpadki wełniane, węgiel kamienny i inne naturalne kopalne materjały palne, oraz na koks z węgla kamiennego. Taż sama ustawa wprowadza opłaty od fabrykacji i wwozu włókien sztucznych.

Ustawa z 6 stycznia br. znosi opłaty od fabrykacji i wwozu prochu fajerwerkowego i innych materjałów wybuchowych.

Na mocy dekretu Ministra finansów z dnia 1 stycznia 1936, upoważnienie do występowania jako ajencyj Banku Włoskiego w zakresie czynności związanych z cesją środków płatniczych pochodzących z eksportu i handlu wszelkiemi środkami służącemi do zapłaty zagranicą w myśl dekretu min. z 8. 12. 1934, — otrzymały dalsze następujące banki: Banca Nazionale del Lavoro, Instituto di S. Paolo, Banca d'America e d'Italia.

Dotychczas upoważnienie to miały Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Banco di Roma, Banco di Napoli i Banco di Sicilia.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Belgijska firma poszukuje objęcia przedstawicielstwa firmy drzewnej, produkującej tarcicę z drzew iglastych i liściastych (dębina). P/3019/40/C.

Firma w Strasburgu pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami sanitarnych wyrobów fajansowych. P/3421/65/Ż.

Firma agenturowa w Hiszpanji chciałaby importować różne artykuły z Polski. P/3520/61/Ż.

Poważna firma w Colombo (Ceylon) interesuje się importem papieru gazetowego i rysunkowego z Polski. P/3238/61/Ż.

Firma agenturowa w Londynie chciałaby sprowadzać torebki papierowe z Polski. Wzory są do obejrzenia w P. I. E. P/3411/61/Ż.

Firma w Holandji interesuje się dostawami nitów metalowych używanych do butów. Próbki są do obejrzenia w P. I. E. P/3477/44/Ż.

Firma angielska interesuje się importem rękawiczek skórkowych z Polski. P/4113/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W LUTYM.

Zazwyczaj miesiąc luty jest miesiącem rekordowych połowów wśród innych miesięcy roku. Zeszłoroczny luty z 2.375.080 kg ryb morskich w połowach przybrzeżnych był takim rekordowym miesiącem i miara skoku w górę w roku bieżącym względem poprzedniego najlepiej uwydatnia się z porównania z połowami z lutego br., które niewątpliwie dadzą rekord miesięczny w roku bieżącym. Złowiono w lutym br. 3.966.580 kg ryb, z czego na przybrzeżne połowy przypada 3.956.520 kg, czyli 99,7%, wartości 225.936 zł; reszta na połowy bornholmskie w ilości 10.060 kg, o wartości 2.817 zł.

Należy jednakowoż zaznaczyć, że wzrost zysków nie szedł w parze ze wzrostem połowów. Za szproty osiągnięto średnio po 4 gr za kilogram wobec 6 gr w lutym ubiegłego roku. Stąd głównie, przy zwiększeniu połowów względem ub. roku o blisko 70% wartość tych połowów podniosła się zaledwie o 15%. Zmniejszenie ceny surowca szprotowego jednak nic nie przyniosło konsumentom, którzy płacili za wędzonego szprota te same ceny co w zeszłorocznym szprotowym sezonie.

Ciekawie wypada porównanie połowów z lutego z całorocznemi połowami morskiemi do roku 1930 włącznie; owe roczniki połowów były, za wyjątkiem roku 1923, który dał 4.120 ton, wszystkie niższe od połowów miesięcznych z lutego b. r.

Szprot łowiony ciągnionym włókiem dał tym razem 93% ryb złowionych w lutym, a razem ze śledzikami ze wspólnych sieci (jako domieszka do szprotów) doszedł nawet do 99% tych połowów na wagę. Pozostały 1% dał jednakże aż 14% wartości całkowitych połowów tego miesiąca.

Podział na poszczególne gatunki w kilogramach (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg): Szproty — 3.688.800 (4), śledziki morskie 242.400 (20), śledziki rzeczne 1.700 (20), łososie 2.980 kg — 335 sztuk (500), mielnica 10 kg — 18 sztuk (240), troć 320 kg — 162 sztuk (500), płastugi - stornia 3.610 (30), węgorze 3.750 (160), dorsze-wątłusze 20.260 (24), sieja 70 kg — 50 sztuk (160), szczupaki 1.370 (160), okonie 250 kg (100), płocie 1.060 kg (60). W porównaniu z rokiem ubiegłym, w lutym br. zwiększyły się: połowy szprotów o 1.400 ton, śledzików o 186 ton, dorszy o 12 ton, zmniejszyły się natomiast połowy łososi o 5 ton, szczupaków o 1 tonę. Inne gatunki bez większych zmian.

Poszczególne miejscowości na wybrzeżu łowiły: Hel: 2.017.980 kg o wartości 117.580 zł, Gdynia: 876.480 kg — 42.964 zł; od Jastarni do W. Wsi: 914.230 kg — 50.304 zł; od Chłapowa do Karwi: 52.670 kg — 5.361 zł; od Pucka do Obłuża nad Zatoką: 52.670 kg — 9.727 zł. W połowach pod Bornholmem złowiono: dorszy 8.510 kg — 2.042 zł, flądер: 1.550 kg — 775 zł, (w lutym roku ubiegłego nie wyjeżdżano na połowy bornholmskie).

Należy zauważyć, że w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosły dwukrotnie połowy w Helu, i w okręgu Jastarnia do W. Wsi (dzięki zwiększeniu ilości kutrów), a 40-krotnie w okręgu Chłapowo-Karwja wskutek nabycia kutrów, które łowią w oparciu się o port w Helu. Spadły natomiast połowy w Gdyni i w okręgu Puck—Obłuże (zamarznięcie portów).

KRONIKA.

— **CENY ŚLEDZI.** Ceny śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, notowane w ostatnim tygodniu za całą beczkę ocloną (o ile chodzi o beczkę z polskich połowów, to wolną od cła), hurtowo, w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** matfulls 70, spents 57, innych gatunków brak.

2. **Importowane śledzie Yarmouth:** I trade small matties 72, matties 76, matfulls 76, spents 57. Yarmouth ordinary: small matties 70, matties 72, matfulls 72. — **Szkockie** I trade: matties i matfulls 78, small matties 74/75, szkockie crown: matties 69, matfulls 66. Trójka Blomfieldsa 79,5.

3. Matjasy za dwie półbeczki: Sternoway medium 115, selected 125, takież large: 135. Lervick matjes: medium 110, selected 120.

4. Islandzkie matjasy (oryginalne): 135, FAXA 84, stare z 1932 r.: 20.

5. Norweskie Sloe 500/700 sztukowe 40, 1000/1400 sztukowe 47 złotych. Norweskie Fethering-fulls-maties 700/800 sztukowe: 66 zł.

Norweskie sloematjes 375/425 sztukowe 55 zł, 60 zł, 65 zł.

Norweskie cięte t. zw. „Schneideheringe“ nowe 84, stare 50.

Tendencja w związku z sezonem mocna i można liczyć na utrzymanie tej tendencji. **Sporo gatunków, zwłaszcza lepszych, jest na wyczerpaniu, lub już wysprzedana.**

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	9. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	11. 3.
s/s CIESZYN*	16. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	18. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I.	7. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	9. 3.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	11. 3.
s/s CIESZYN*	16. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	18. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	9. 3.	**Ryga**		
s/s URANUS*	16 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	9. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s URANUS*	16. 3.
		Ryga		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	co 2 tygodnie		1. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	15. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		1. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
	23. 3.	co 8 dni		23. 3.
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	21. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s HUNDVAAG	10. 3.
		co 14 dni		24. 3.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
	23. 3.	co 10 dni		23. 3.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	6. 3.	*(Bergenske Baltic Transports. Ltd.)*	s/s IWAN	6. 3.
	20. 3.	co 2 tygodnie		20. 3.
s/s BLENDA	9. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	11. 3.
	23. 3.	co 2 tygodnie		25. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 3.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 3.
s/s LUDWIG	16. 3.	co tydzień	s/s LUDWIG	16. 3.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s KÄTE	7. 3.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s KÄTE	7. 3.
s/s SAMLAND	10. 3.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s SAMLAND	10. 3.
s/s INDALSÄLFVEN	14. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s INDALSÄLFVEN	14. 3.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	9. 3.
s/s MINOS*	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	16. 3.
s/s URANUS*	16 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	11. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	5. 3.
	18. 3.	co tydzień		12. 3.
				19. 3.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 10. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 10. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	10. 3.
s/s BRISK	17. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	17. 3.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s ARA	7. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s ARA	7. 3.
s/s JAEDEREN	10. 3.	co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	8. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	12. 3.
		co 2 tygodnie	s/s BALTROVER	5. 3.
s/s BALTONIA*	15. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	1. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	5. 3.
s/s LWÓW*	8. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	12. 3.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	9. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	9. 3.
s/s SVANHOLM	16. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	16. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	7. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	7. 3.
s/s HELDER	14. 3.	co tydzień	s/s HELDER	14. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	10. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	10. 3.
s/s FAUNA	17. 3.	co tydzień	s/s FAUNA	17. 3.
		Rotterdam		
s/s PUCK	10. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s PUCK	11. 3.
s/s CHORZÓW	17. 3.	co tydzień	s/s CHORZÓW	18. 3.
s/s ARIADNE	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	9. 3.
s/s PRIAMUS	12. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	12. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
s/s WIBORG	ok. 11. 3.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 11. 3.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	10. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s HEL	11. 3.
s/s ŚLĄSK*	17. 3.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	18. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe. Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
		(Rummel & Burton) co 3 tygodnie	s/s MAIA	20. 3.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	10. 3.	**Havre/Cherbourg**		
	24. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	14. 3.
		co 2 tygodnie		28. 3.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	9. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	9. 3.
s/s LARACHE	21. 3.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	21. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SICILIA	18. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IBERIA	11. 3.
s/s ALBANIA	25. 4.	co 2 tygodnie	s/s PALERMO	25. 3.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	25. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	25. 3.
		co miesiąc		
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VASALAND*	23. 3.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VINGALAND*	20. 3.
m/s ERLAND*	1. 4.	co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND	1. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)*	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
m/s LEWANT*	12. 3.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)*	m/s LEWANT*	13. 3.
		co 5 tygodni		

B. Porty dalsze

s/s CARPLAKA	7. 3.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)**		
s/s CLIFFWOOD*	14. 3.			
s/s ARGOSY*	21. 3.	*(American Scantic Line)*	s/s MINNEQUA	12. 3.
		co tydzień	s/s CARPLAKA	19. 3.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	21. 3.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI	28. 3.
		co 2—4 tygodnie		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s SEBU	9. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s SEBU	9. 3.
s/s LARACHE	21. 3.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	21. 3.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SUECIA	6. 3.		m/s SANTOS	16. 3.
m/s SANTOS	5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	20. 4.
m/s PACIFIC	8. 4.	co 3 tygodnie		
s/s BORE VIII	13. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s BORE IX	8. 3.
s/s NAVIGATOR	27. 3.	co 2 tygodnie	m/s COMETA	24. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s WISŁA 3. 3. s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s WISŁA ok. 12. 3. s/s PUŁASKI 28. 4.
m/s KAAPAREN 30. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN 30. 3.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s PROTESILAUS 14. 3. s/s CITY OF EASTBOURNE 4. 4. m/s STENTOR 25. 4.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA 31. 3.
m/s STUREHOLM 7. 3. m/s TORONTO 6. 3. m/s UDDEHOLM 17. 3.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TAMPA 16. 3.
s/s JOLLEE 9 3. s/s CRANFORD 12. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 9. 3. s/s CRANFORD 12. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 marca:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku i Filadelfji tylko dla wyładowania, Amer Scantic Line.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Prowe.
s/s ARA lin. z portów zach. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
m/s STUREHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrkopingu i Stockholmu dla wyład. i ładowania, PAM, Żegluga Polska.
s/s MARTHA RUSS I. lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HELENE RUSS z ładunkiem z Hamburga, tylko dla wyład., Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, MEW.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s STINA po węgiel, PAM.

8 marca:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, PAM.

9 marca:

s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu z bawełną, PAM.
s/s SEBU lin. portugalsko-marokańska, dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich, Behnke & Sieg.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallina dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s TRIO po węgiel, Bergenske.

10 marca:

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania Żegluga Polska.
s/s MARIEHOLM z portów wsch. szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SAMLAND, lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havre, powrotny po emigrantów, Polbrit.
s/s SILKEBORG po kopalniaki, PAM.
s/s AGHIA VARVARA po węgiel, PAM.

11 marca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s IBERIA lin. po ładunek do zach. śródziemnomorskich portów. Bergenske.

12 marca:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania. Wolff.
s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s NANCY z owocami, PAM.
s/s OTTO ALFRED MÜLLER, po węgiel, PAM.
s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

13 marca:

s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
m/s LEWANT lin. z Gdańska dla ładowania do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.

14 marca:

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.
s/s INDALSÄLFVEN lin. z Hamburga. dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s AIRISTO z pirytami, PAM.

15 marca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu z pas. i tow.. dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s FALKEN lin. z Windawy i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.

16 marca:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania. Reinhold.
m/s TAMPA lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
m/s TAURUS lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu, dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s INGA po węgiel, Behnke & Sieg.

Czy należy dążyć do zwiększenia spożycia owoców południowych?

Sytuacja gospodarcza, w jakiej znajduje się nasz kraj, zmusza nas do wyrzeczenia się użytkowania wielu rzeczy, stanowiących w normalnych warunkach o poziomie stopy życiowej cywilizowanego człowieka. W pierwszym rzędzie musimy rezygnować z tego wszystkiego, co jest przedmiotem importu z obcych źródeł produkcji, a nie jest bezwględnie koniecznem do bytowania w naszych warunkach: są to wprawdzie w większości wypadków przedmioty, mogące być zaszeregowane do luksusu lub zbytku, lecz niestety do kategorji tej zwykliśmy zaliczać i te artykuły, które w żadnem państwie cywilizowanem nie są uważane za luksus, przeciwnie figurują na liście artykułów pierwszej potrzeby o masowem i powszechnem spożyciu.

Jednym z takich artykułów jest owoc w różnych jego odmianach i postaciach. Wszystkie państwa zachodniej Europy, z Anglją i Niemcami na czele, uznały wartość i pożyteczność owocu, jako codziennego pokarmu człowieka, stwierdzając to jak najdalej idącą pomocą, okazywaną nietylko własnemu przemysłowi i hodowli owoców, lecz również i szeroko rozbudowanej dziedzinie handlu, trudniącego się aprowizowaniem wewnętrznego rynku w owoce południowe, importowane z zagranicy.

W rozważaniach naszych na temat, czy należy dążyć do zwiększenia konsumcji owoców południowych w Polsce, będziemy musieli przeprowadzać analogję z postawieniem i rozwiązaniem tego problematu w innych państwach. Z uwagi na to, że najbardziej źródłowy materjał posiadamy o Niemczech, które również w ostatnich latach dążą do samowystarczalności w każdej dziedzinie gospodarki, ograniczymy się do porównywań naszego handlu i przemysłu owocowego z niemieckim.

W swoim czasie sfery rolnicze, stając w obronie poważnie zagrożonej kryzysem gospodarki narodowej, a nadewszystko polskiej wsi, zażądały między innemi kompletnego zakazu importu owoców zagranicznego pochodzenia. Żądanie to było tem dziwniejsze, że w owym czasie import owoców południowych do Polski był zupełnie mały i nie mogło być mowy o konkurencji dla owoców krajowego pochodzenia, chociażby i z tego względu, że owoce importowane były obłożone wysokiem cłem, a ceny detaliczne uniemożliwiały większej masie konsumentów, nawet ze sfer średnio zamożnych, częste nabywanie tego artykułu.

Również zbiory krajowe nigdy u nas nie były tak wielkie, by mogły obsłużyć zapotrzebowanie własnego rynku nawet przy tak niewielkiem spożyciu, jakie wypadało na jednego mieszkańca w stosunku rocznym.

Niestety nie jest u nas prowadzona ścisła ewidencja drzewostanu owocowego, jak też zbiorów, a te liczby, któremi dysponujemy, mogą daleko odbiegać od rzeczywistości. Ogółem obliczają polski drzewostan owocowy na ca 60.000.000 jednostek, z czego największa liczba przypada na jabłonie ca 18.000.000 szt., czereśnie i wiśnie ca 21.000.000 sztuk, i wreszcie 11.000.000 grusz. Przeciętne roczne zbiory jabłek, gruszek, wiśni, czereśni i innych owoców nie przekraczają 200 miljonów kg o wartości ca 30.000.000 zł. Ponad 80% wszystkich owoców spożywa się w stanie świeżym. Resztę przerabia się w kilkunastu zakładach na powidła, marmeladę i konserwy.

Jeżeli wyżej przytoczone liczby podzielimy przez liczbę mieszkańców naszego państwa, to otrzymamy następujący obraz spożycia i wartości spożywanego owocu przez jednego mieszkańca w ciągu roku. Przeciętnie na jednego mieszkańca przypada 6 kg owoców o wartości nieco więcej jednego złotego. Czy jest to liczba duża?

Na to otrzymamy odpowiedź, porównywując ten odcinek naszej gospodarki z niemiecką.

W Niemczech obliczają drzewostan owocowy (jabłonie, grusze, wiśnie, czereśnie na przeszło 150.000.000 sztuk, które rocznie przynoszą około 1.800.000 ton zbiorów. Z tego prawie 80% zostaje przerobione w licznych fabrykach na konserwy, a reszta idzie na rynek w stanie surowym. Przeciętnie zatem na jednego mieszkańca Niemiec wypada ca 30 kg owoców rodzimej produkcji na przeciąg roku.

Niemcy mając tak wielkie zbiory własnych owoców, nie miały z ich zbytem żadnego kłopotu, gdyż produkt własnej produkcji, jako tańszy i mniej odporniejszy na konserwację, nadawał się albo do natychmiastowego spożycia lub też do przerobu na konserwy. Wybrano tę drugą ewentualność, stwarzając potężny przemysł przetwórczy, a jednocześnie udostępniono konsumentowi owoc połud. i egzotyczny, którego w ostatnim roku importowano przeszło 800 miljonów kg, wartości ca 250 miljonów RM. co znowu daje nam poważną liczbę ca 13 kg spożycia w ciągu roku przez jednego Niemca.

Zestawiając nasz kraj z państwem niemieckiem pod względem produkcji i spożycia owoców, musimy niestety przyznać, że jesteśmy na tym odcinku bardzo zacofani.

O ile na jednego mieszkańca Niemiec łącznie wypada przeszło 42 kg owoców spożywanych w ciągu roku i to zarówno w stanie surowym jak i przerobionym, to na jednego mieszkańca Polski wypada jakżeż skromna liczba 8 kg, z tego ca 2,3 kg owoców południowych. Niemiec wydaje rocznie na owoce importowane około 4 RM = 8 zł, Polak natomiast zaledwie zł 1.15.

Ktokolwiek miał możność zapoznać się z historją niemieckiego sadownictwa, ten napewno nie zdziwi się, jeżeli powiemy, że ogromny rozwój rodzimego przemysłu owocowego zawdzięczają Niemcy owocowi południowemu i egzotycznemu, a więc obcego pochodzenia. Przed niespełna 30 laty, gdy zaczęto sprowadzać do tego kraju większe ilości owoców południowych, wszczęto alarm, że sfery kupieckie swą chciwością i krótkowzrocznością dążą do zagłady własnego sadownictwa. Kupcy owocowi nietylko że nie zaniechali sprowadzania owoców południowych, lecz przeciwnie reklamowali je jako towar tani o wysokim gatunku. Eksporterzy i plantatorzy działali oczywiście wspólnie z kupcami, dostosowując ceny do możliwości rynkowych. Po kilku latach owoce importowane przyjęły się w całych Niemczech, a jednocześnie zaczęło szybko rozwijać się własne sadownictwo i oparty o niego przemysł przetwórczy. Dziś Niemcy zajmują w Europie drugie miejsce pod względem ilości spożywanych owoców własnych i importowanych. W rezultacie zatem wyimaginowany wróg przyczynił się do walnego zwycięstwa, — owoc importowany stał się bodźcem do rozwoju własnej produkcji owocowej.

W Polsce również sfery rolnicze i przedsiębiorcy owocowi (właściciele plantacyj) dopatrują się w importowanym owocu południowym konkurenta. A tymczasem możliwości produkcyjne kraju są wręcz małe i niema nadziei na szybkie ich zwiększenie ze względu na brak kapitałów inwestycyjnych w zainteresowanych kołach.

Zresztą nawet gdyby polscy producenci owocowi zwiększyli trzykrotnie swoje zbiory, to trudno jest sobie wyobrazić, by to spowodowało racjonalizację gospodarki owocowej. Element trudniący się produkcją owoców nie jest zorganizowany, obca jest mu myśl jakiejś celowej i systematycznej akcji propagandowej na rzecz zwiększenia konsumcji owoców. Brak odpowiednich funduszów na cele inwestycyjne nie pozwala wznieść odpowiednich urządzeń dla konserwacji owoców, a bez chłodni trudno sobie wyobrazić obsługę rynku przez większą część roku. Owoc własnej — polskiej produkcji nie nadaje się do długotrwałej konserwacji i tylko w nielicznych wypadkach, najlepsze gatunkowo jabłka, mogą przetrwać okres zimowy, nie ulegając zepsuciu.

Chcąc obsłużyć własnemi siłami rynek krajowy, musimy nad tem popracować dobrych kilka, jeżeli nie kilkadziesiąt, lat.

Czy nie lepiej jednak wybrać drogę, wypraktykowaną przez inne państwa, które przeżywały ten problem przed 25 laty i niewątpliwie miały te same objekcje, co my obecnie.

Dążąc do rozwoju rodzimej produkcji owocowej, musimy przedewszystkiem zwiększyć spożycie owocu i uczynić z niego artykuł pierwszej potrzeby, artykuł codziennego użytku. Ażeby tego dokonać, należy przeprowadzić szeroko zakrojoną akcję propagandową w całem społeczeństwie. Akcję tę należałoby oprzeć o ruchliwy element kupiecki, zainteresowany w zwiększeniu obrotów owocami. Równocześnie wskazanem byłoby spowodowanie obniżki cen na poszczególne rodzaje owoców. A to można osiągnąć przez radykalną obniżkę cła. Niema obawy, ażeby skarb państwa poniósł jakieś straty, obniżając stawki celne na pomarańcze, banany, winogrona lub inny owoc, gdyż ilość jego obrotu nie tylko osiągnie poprzedni poziom, lecz napewno znacznie się zwiększy.

Propagując spożycie owoców południowych automatycznie propaguje się owoce własnej hodowli, osiągając ten rezultat, że zaistnieje zwiększone zapotrzebowanie, co da możność podniesienia rentowności prowadzonych plantacyj i zachęci do dalszego inwestowania w sadownictwo. W wypadku, gdyby chłonność rynku zawiodła, z uwagi na krótkotrwałość okresu obsługi (2—3 miesiące) bez uwzględniania kosztownej konserwacji w specjalnych chłodniach, napewno cała nadwyżka zostanie spotrzebowana przez przemysł przetwórczy.

Wszystko zatem przemawia za umożliwieniem zwiększenia importu owoców południowych, jako podstawowego warunku wszczęcia akcji propagandowej za zwiększeniem konsumcji w kraju owoców wogóle.

Kronika

NOWY TRYB ZAŁATWIANIA PODAŃ NA ZIARNA KAKAOWE, HERBATĘ I KAWĘ

W numerze 5 naszego Biuletynu z dnia 15 lutego br. donosiliśmy o wystąpieniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z wnioskiem o zmianę procedury wydawania pozwoleń przywozu na ziarna kakaowe, herbatę i kawę.

Według otrzymanych obecnie informacyj, Ministerstwo zajęło w powyższej kwestji następujące stanowisko:

O ile chodzi o tryb wnoszenia podań o przywóz powyższych artykułów, to w tej kwestji Ministerstwo pozostawiło stronom drogę fakultatywną i to według uznania Związku Izb wzgl. Centralnej Komisji Przywozowej.

Natomiast, o ile chodzi o pobieranie opłat manipulacyjnych za zezwolenia przywozowe oraz opłat na Rachunek Organizacji Zbytu jak również wydawania już samych zaświadczeń na prawo przywozu, to tryb ten nie będzie się w niczem różnił od normalnego trybu postępowania w zakresie pobierania opłat manipulacyjnych i na Rachunek Organizacji Zbytu jak również wydawania pozwoleń przywozu na inne artykuły.

W związku z powyższem, Komisja Ścisła Centr. Komisji Przywozowej uchwaliła na posiedzeniu w dn. 27. II. br., że podania o przywóz powyższych artykułów składać muszą importerzy wyłącznie za pośrednictwem Izb Przemysłowo - Handlowych i Organizacyj, wchodzących w skład C. K. P. Pozatem podział kontyngentów przywozowych na odnośne artykuły dokonywany będzie przez Centralną Komisję Przywozową.

NOWE PARTJE OWOCÓW HISZPAŃSKICH

Dnia 4 marca br. zawinął do portu gdyńskiego statek „Tunis". Na statku tym nadeszło do Polski około 7.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 120 skrzyń cytryn. Pomarańcze przeznaczone są częściowo dla firm aukcyjnych w Gdyni, częściowo zaś dla importerów gdyńskich i krajowych. Natomiast cytryny należą wyłącznie do firm importowych w Gdyni.

Dnia 27 lutego br. s/s „Katowice" wyładował 2.190 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 470 skrzyń mandarynek a 50 kg oraz 1.000 skrzyń cytryn.

ZAPASY CYTRYN

W składach celnych w Gdyni zalegało w dniu 4. III. br. ogółem około 9.200 skrzyń cytryn, wagi netto około 360 ton. Z ilości tej przypada na cytryny włoskie około 5.490 skrzyń wagi netto około 195 ton, a na cytryny hiszpańskie około 3.675 skrzyń, wagi netto około 165 ton.

Z zalegających ilości skrzyń cytryn hiszpańskich — 1.000 skrzyń należy do Gdyńskich Targów Owocowych, S. A. w Gdyni, które w najbliższym czasie zostaną wystawione na przetarg publiczny. Reszta przeznaczona jest dla różnych importerów tak gdyńskich jakoteż krajowych.

O ile chodzi o cytryny włoskie, to partje zalegające w Gdyni wysłane zostały z Palermo do Gdyni via Hamburg przed 17 listopada 1935 r. Należy zatem mieć nadzieję, że na ilości te zostaną wydane w najbliższym czasie pozwolenia przywozu i towar będzie mógł być rozprowadzony po kraju.

Co się tyczy cytryn hiszpańskich, to z uwagi na to, iż w ostatnim czasie Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło kontyngent przywozowy na cytryny (kontyngent autonomiczny) w wysokości 500 ton i kontyngent ten został już przez Centralną Komisję Przywozową podzielony pomiędzy organizacje (Izby przem. - handl. itp.) w dniu 27 lutego br. towar zostanie prawdopodobnie w niedługim czasie oclony i wysłany do kraju.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 4 marca br. w tranzakcjach gotówkowych następujące ceny hurtowe loco Gdynia przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:

kawa brazylijska surowa:
gat. Victoria 7 (na wyczerp.) 3,65—3,75 za 1 kg
gat. Santos — 4,50—5,00 za 1 kg
gat. Rio — 3,70—3,80 za 1 kg
kawa surowa niebieska — brak towaru
herbata:
Sumatra (zapasy małe) — 12,50—13.00 za 1 kg
Ceylon — 13,20—14,00 za 1 kg
Ceylon specjalna — 15,00—17,00 za 1 kg
kwiat herbaciany (zapasy małe) — 24,00 za 1 kg
pieprz czarny — 5,10—5,15 za 1 kg
pieprz biały — 6,00 za 1 kg
cynamon — 8,00 za 1 kg
cynamon Vera — 9,00 za 1 kg
liście bobkowe (zapasy małe) — 2,70 za 1 kg
kwiat muszkatowy — 11,00—11,50 za 1 kg
gałka muszkatowa — 6,60 za 1 kg
rodzynki elemskie — 1,60—1,65 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie — 2,10—2,20 za 1 kg
sułtanki greckie — 1,95—2,05 za 1 kg
figi suszone, zależnie od gat. — 1,10—1,20 za 1 kg
koryntki, zależnie od gat. — 1,30—1.35 za 1 kg
migdały słodkie — zwykłe — 5,95—6.00 za 1 kg
migdały słodkie przerobione — 6,20—6,40 za 1 kg
migdały słodkie olbrzymie — 6,90—7,10 za 1 kg
oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania — 3.30—3,70 za 1 kg
banany gatunek I — 2,40 za 1 kg
banany gat. II — 1,60 za 1 kg
cytryny hiszpańskie 504 — 63,00—65,00 za skrzynię
cytryny hiszpańskie 360 — 58,00—60,00 za skrzynię
cytryny hiszpańskie — brak pozwoleń przywozu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Gdyńskie Aukcje.

W trzeciej dekadzie lutego oraz w pierwszych dniach marca br. na aukcjach gdyń-

skich panowało pewne ożywienie. Przetargi odbywały się przy dużej ilości uczestników. Szczególnym popytem cieszyły się pomarańcze hiszpańskie. Ogółem wystawiono w czasie od 20 lutego do 5 marca 2.039 skrzyń pomarańcz pochodzenia hiszpańskiego i prawie cała ilość została sprzedana. Nie znajdowały natomiast nabywców mandarynki hiszpańskie, a na ostatnich aukcjach także pomarańcze palestyńskie.

Rezultaty dokonanych tranzakcyj przedstawiają się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły w dniu 28. II. ogółem 920 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny); 100 skrzyń pomarańcz hiszp. (towar komisowy);

sprzedały wszystko, tj. 1.020 skrzyń pomarańcz, w tem:

470 skrzyń po zł 1,00—1,03 za kg
450 skrzyń po zł 0,94—0,98 za kg
100 skrzyń po zł 0,81—0,84 za kg

Aukcje Owocowe, Sp. z ogr. odp.

wystawiły w dniu 25. II. ogółem:

538 skrzyń pomarańcz hiszp.
1055 klatek mandarynek hiszp.
100 skrzyń grapefruitów
500 skrzyń pomarańcz palestyńskich:

sprzedały:

338 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po zł 0,89—0,97 za kg
250 skrzyń pomarańcz palest. po zł 1,10 za kg
100 skrzyń grapefruitów po zł 36,5—37,5 za skrzynię;

wycofały z powodu braku nabywców:

200 skrzyń pamarańcz hiszp.
250 skrzyń pomarańcz palestyńskich
1055 klatek mandarynek hiszpańskich;

wystawiły w dniu 3. III.:

111 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval)
1055 klatek mandarynek hiszp.
761 skrzyń pomarańcz palestyńskich:

sprzedały:

111 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po zł 0,87—0,88 za kg; pozostały towar wycofały z powodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

wystawiły w dniu 5 marca br. ogółem:

1000 skrzyń pomarańcz hiszp.
600 skrzyń pomarańcz palestyńskich
100 skrzyń grapefruitów
300 skrzyń cytryn hiszp.

sprzedały:

1000 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po zł 1,03—1,04 za kg
400 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 1,09—1,15 za kg
100 skrzyń grapefruitów po zł 26.00—27,5 za skrzynię;

wycofały wszystkie cytryny hiszpańskie z powodu braku pozwolenia przywozu oraz 200 skrz. pomarańcz palestyńskich z powodu braku nabywców.

Kronika zagraniczna

Niemiecki Urząd Statystyczny w ogłoszonem za rok ubiegły sprawozdaniu wiele miejsca poświęca omówieniu handlu owocowego. Poraz pierwszy od wielu lat obroty w tej dziedzinie, odgrywającej b. poważną rolę w całokształcie niemieckiej gospodarki, wykazują poważny spadek. Rzucone przez rząd Hitlera hasło samowystarczalności gospodarczej miało być i na tym odcinku zrealizowane. Innemi słowy mówiąc, miano owoc importowany zastąpić produktem rodzimym, co leżało zresztą w granicach zupełnie realnych możliwości, jeżeli się weźmie pod uwagę wysoki stopień rozwoju niemieckiego sadownictwa.

Niestety życie okazało się silniejsze, niż projekty i zamierzenia ekonomistów. Pomimo intensywnej propagandy krajowego owocu spożycie jego bynajmniej nie wzrosło, gdyż nigdy nim nie będzie można zastąpić owoców południowych i egzotycznych, do masowego spożycia których ludność oddawna jest przyzwyczajona. A zatem stan w tej gałęzi niemieckiej gospodarki narodowej nie uległ poważniejszym zmianom. W dalszym ciągu większość krajowych zbiorów została przeznaczona na przerób w licznych fabrykach konserw i tylko najlepsze gatunki rzucono na rynek w stanie surowym. Import zaś południowych i egzotycznych owoców nadal odgrywał najpoważniejszą rolę na rynku, co jest najlepszym dowodem, że zaprowadzony raz artykuł może zniknąć z obrotu tylko wówczas, o ile władze stosują bezwzględnie zakazy przywozu. O to jednak, by władze niemieckie z całą bezwzględnością przestrzegały zakazu importu owoców południowych, nie należy się obawiać, ponieważ zdają one sobie dobrze z tego sprawę, że lepiej jest w ostateczności wydać na owoce zagraniczne, niż na medykamenty.

W roku 1935 importowali Niemcy ogółem 814.011.500 kg różnych owoców o wartości 244.722.000 RM., co w porównaniu z 1934 r. oznacza spadek pod względem wagi o ca 10% a pod względem wartości wzrost o ca 3%. (Dokładne liczby importu za rok 1934 wyniosły 900.669.100 kg o wartości 252.677.000 RM.)

Wśród artykułów branży owocowej importowanych przez Niemcy pierwsze miejsce zajmują pomarańcze i mandarynki, których w roku sprawozdawczym wwieziono 239.559.900 kg (1934 — 265.273.900) i zapłacono za nie 51.369.000 RM. (1934 — 52.923.000 RM.), drugie miejsce zajmują jabłka, których wwieziono w 1935 r. 79.514.200 kg o wartości 18.540.000 RM. (w 1934 importowano nato-

miast 165.343.200 kg o wartości 28,5 miljonów), trzecie skolei miejsce zajmują winogrona — 69.695.300 kg o wartości 18,9 miljonów, następnie banany — 68.034.500 kg o wartości 17,6 miljonów, cytryny — 59.717.000 kg o wartości 12,25 miljonów, rodzynki — 55.379.400 kg o wartości 19,5 miljonów.

Kończąc na przytoczeniu tych kilku pozycyj niemieckiego importu w branży owocowej, widzimy, że rynek niemiecki dzięki swej olbrzymiej chłonności, odgrywa po Anglji, dla wszystkich krajów produkujących owoce, wielką rolę, nic też dziwnego, iż one ubiegają się o utrzymanie z tym krajem jaknajlepszych stosunków handlowych, torując automatycznie drogę dla zbytu niemieckiej wytwórczości.

Na hiszpańskim rynku zaszły w ciągu ostatniej dekady lutego bardzo poważne zmiany. Już w poprzedniem sprawozdaniu z tego rynku eksportowego pomarańcz zanotowaliśmy wprawdzie jeszcze nieznaczne ożywienie w dokonywanych tranzakcjach i stałą zwyżkę cen. spowodowanych polepszającą się pogodą i znośną temperaturą, umożliwiającą dokończyć zbiory i przechować zebrany owoc. Wobec tego, że nastąpiło znaczne ocieplenie się i nie zachodzi obawa zmarznięcia zebranych pomarańcz, jak też pozostałych jeszcze na drzewostanie, eksporterzy hiszpańscy nie spieszą się zbytnio z dokonywaniem tranzakcyj i wysyłką towaru na rynki zagraniczne, spodziewają się bowiem już w najbliższej przyszłości wzmożonego popytu na ten artykuł i normalnie związaną z tem zwyżką cen, co tem jest prawdopodobniejsze, że prawie na wszystkich rynkach zapasy hiszpańskich pomarańcz nie są zbyt wielkie. Najlepiej odzwierciedla obecną sytuację na rynku hiszpańskim i wstrzemięźliwość plantatorów w wysyłce do Anglji i Niemiec swoich pomarańcz, liczba załadowanych skrzyń w trzecim tygodniu lutego. Wysłano bowiem we wspomnianym tygodniu ca 377.000/2 skrzyń pomarańcz, co w porównaniu z tymże czasokresem poprzedniego roku oznacza spadek o ca 100.000 skrzyń.

Tegoroczne zbiory pomarańcz w Hiszpanji wyniosły ca 967.741.900 kg, a zatem w porównaniu z poprzednim sezonem (1934 — 967.185.500 kg) przyniosły nieznaczną zwyżkę o około 2.000.000 kg. Z liczby tej przeznaczono na eksport 737.733.500 kg, gdy natomiast w roku 1934 wywieziono 884.461.000 kg. Stosunkowo nieznacznie zwiększone zbiory tegoroczne określane są przez plantatorów jako dalszy ciąg nieurodzaju.

Hiszpanja rozbudowując swoje plantacje pomarańczowe na przestrzeni ostatnich 6 lat, zwiększyła znacznie drzewostan, który w obecnej chwili wynosi ca 31.000.000 drzew, co w porównaniu z rokiem 1929 oznacza przyrost o ca 7.500.000 drzew. a pomimo to zbiory począwszy od roku 1929 są z sezonu na sezon coraz mniejsze. Rekordowym rokiem był 1929/30, w którym zebrano 1.453.000.000 kg.

Spadek zbiorów jest podobno spowodowany niekorzystnemi warunkami terenowemi (nowozałożone plantacje) i klimatycznemi oraz przeprowadzanemi stale eksperymentami, które mają doprowadzić do wyhodowania nowych, lepszych gatunkowo pomarańcz.

W Szwajcarji prowadzona jest obecnie intensywna propaganda krajowych owoców. Prawie we wszystkich miastach zostały zorganizowane specjalne komitety, w skład których wchodzą najwybitniejsze osobistości ze świata politycznego i gospodarczego. Komitety te poza propagandą i reklamą na ulicach, w kinach, szkołach i różnych miejscach publicznych kolportują interesująco opracowane ulotki, obrazki i afisze. W szkołach odbywają się z uczniami pogadanki ilustrowane ciekawemi przeźroczami, przyczem uczniowie są zachęcani do codziennego spożywania owoców przez specjalne zniżanie dla nich cen. Organizacje społeczne i kobiece organizują wielką ilość odczytów z praktycznemi pokazami, podczas których instruktorzy demonstrują możliwość wszechstronnego wykorzystania owoców.

Skutki tej akcji są już widoczne. Spożycie owoców, a zwłaszcza jabłek, wzrosło w porównaniu z rokiem ubiegłym kilkakrotnie, tak, że w tym roku kraj ten nie będzie miał kłopotów z nadmiarem zebranych owoców, eksport których napotykał na wielkie trudności.

Ostatnia dekada na europejskich rynkach owocowych

Londyńskie Aukcje w ostatniej dekadzie lutego dokonały stosunkowo niewielkich obrotów, pomimo, że popyt zwłaszcza na hiszpańskie pomarańcze był dobry i ceny przy poszczególnych tranzakcjach uzyskiwano lepsze niż w poprzednich dniach. Również pomarańcze palestyńskie zwyżkowały.

Na aukcji odbytej 24 lutego postawiono do przetargu 12.600/2 pomarańcz hiszpańskich, gatunku Blood z plantacyj Denji i Valencji. Za skrzynię/2 pomarańcz Denia uzyskano: 240-ki — 13,0—32 Sh: 300-ki — 13.6—22,0 Sh i 390 od 9—22,0 Sh. Denia-Blood płacono natomiast 240-ki od 13 do 14,9 Sh, za 300-ki 12,6—14,3 Sh, za 390-ki 12 do 13,6 i 504 od 12,3 do 14 Sh.

Pomarańcze z Valencji uzyskiwały ceny:

240-ki 8,6 do 15,6 Sh.
300-ki 8,6 do 16,6 Sh.
390-ki 9.0 do 16,0 Sh.
504-ki 9,0 do 14,0 Sh.

Valencja - blood:

240-ki 11.6 do 14 Sh.
300-ki 10,6 do 14 Sh.
390-ki 10,6 do 14 Sh.
504-ki 11.0 do 13,9 Sh.

Za pomarańcze palestyńskie płacono:

Skrzynki po sztuk:

100	8,6 Sh. —	9,9 Sh.
120	10,3 Sh. —	11,9 Sh.
144	11,0 Sh. —	11,6 Sh.
150	12,0 Sh. —	14,0 Sh.
180	14,6 Sh. —	15,0 Sh.
210	14,6 Sh. —	15,6 Sh.
240	14,6 Sh. —	16,0 Sh.

Za mandarynki hiszpańskie płacono:

Skrzynie po sztuk 420 o średn.	55 mm	11,0 Sh.
" " " " " "	60 mm	16,6 Sh.
" " " " " "	65 mm	20,0 Sh.

Cytryny sycylijskie:

skrzynie całe:	300-ki	24,0 — 26.0 Sh.
	360-ki	27,0 — 28,6 Sh.
wielkie:	300-ki	25,0 — 26,6 Sh.

Grapefruity palestyńskie:

Skrzynie po sztuk:	64	11,0 — 11.6 Sh.
	80	12,6 — 14.9 Sh.
	96	14,6 — 16,3 Sh.
	112	14,0 — 15,6 Sh.

Z RYNKÓW PRODUKCJI.

W zaopatrywaniu rynków europejskich w owoce południowe i egzotyczne, biorą udział prawie wszystkie części świata, wysyłając do Londynu, Hamburga, Kopenhagi, Rotterdamu, Havru, Gdyni i innych portów starego kontynentu stale pokaźne ilości swych produktów.

Ameryka w ostatniej dekadzie wysłała do portów angielskich ca 300.000 skrzyń jabłek, przeszło 21.000 skrzyń gruszek, 13.700 cytryn i około 10.000 skrzyń grapefruits. Kanada ekspedjowała do angielskich portów w tymże czasie 68.000 beczek i 52.000 skrzyń jabłek, a następna partja o 61.000 skrzyniach znajduje się w drodze. Palestyna natomiast wysłała do Anglji w ostatniej dekadzie 200.000 skrzyń pomarańcz i 40.000 skrzyń grapefruits. Pozatem w drodze znajduje się również z przeznaczeniem do angielskich portów, załadowane w Jaffie i Haifie przeszło 430.000 skrzyń pomarańcz, które spodziewane są w Londynie i Hullu około 9 marca.

Z Kanaryjskich Wysp otrzymano w Londynie pod koniec miesiąca 119.519 koszy pomidorów, w Liverpoolu 1.200 buszli bananów i ca 100.000 koszy pomidorów.

Z Kamerunu nadeszło do Londynu 59.000 buszli bananów i 9.000 do Hamburga. Afryka w okresie sprawozdawczym wysłała do Anglji i portów europejskich większe partje winogron, jabłek, gruszy, ananasów i innych owoców. W dalszym ciągu Anglja jest największym odbiorcą owoców południowo-afrykańskich i do końca lutego br. importowała przeszło 2.000.000 skrzyń różnego rodzaju owoców afrykańskich. Brazylja, Argentyna, Australja i Nowozelandja również brały udział w obsłudze rynku angielskiego, wysyłając większe ilości gruszek, bananów, śliwek, melonów, winogron i jabłek.